Avertissement

Medieval Tunisia, The Hub Of The Mediterranean est un chapitre (XVI) de l'ouvrage de S. D. Goitein intitulé *Studies in Islamic History and Institutions* (Leiden : E. J. Brill, 1968).

La pagination de l'édition est indiquée entre crochets et en brun. On a conservé telles quelles les graphies des mots et des noms cités par l'auteur. L'analyse repose sur les archives de ce qui est appelé la Geniza du Caire. Voici comment S. D. Goitein la présente dans *A Mediterranean Society* :

« Le mot hébreu *genīza* (prononcé gheneeza), comme l'arabe *janāza* (qui signifie «inhumation»), est dérivé du persan. En persan, *ganj* désigne un entrepôt ou un trésor, et la signification la plus proche de son dérivé biblique, en particulier dans *Esdras 6:1*, est archive. En hébreu médiéval, genīza, ou plutôt *bēth genīza*, désigne un dépôt d'écrits au rebut. Car, tout comme le corps humain, ayant rempli sa tâche d'enveloppe de l'âme, doit être inhumé, c'est-à-dire conservé dans l'attente de la résurrection, les écrits portant le nom de Dieu, après avoir rempli leur but, ne devraient donc pas être détruits par le feu ou autrement, mais réservés dans une pièce spéciale désignée pour attendre l'inhumation dans un cimetière.
Des croyances similaires étaient partagées par les musulmans et les chrétiens médiévaux, mais les juifs étaient plus cohérents à cet égard, probablement parce que l'hébreu était considéré comme la langue de Dieu. Bientôt la notion de sainteté fut transférée de la langue aux lettres, et des personnes scrupuleuses s'interdirent de détruire tout ce qui était écrit en caractères hébreux, même si le contenu était de nature purement profane et même si la langue utilisée était autre que l'hébreu. Il n'exista pas de pratique uniforme à cet égard; fondamentalement et généralement, les genizas étaient utilisées pour les *shēmōth*, écrits portant ou censés porter le nom de Dieu.
Des genizas ont été trouvées dans de nombreux pays où vécurent des juifs... Une seule a acquis une importance capitale pour la recherche historique, la Geniza du Caire, dont le principal dépôt était un débarras rattaché à une synagogue de Fustat, ou, comme on l'appelle aujourd'hui, le Vieux Caire. Fustat fut la capitale de l'Égypte musulmane jusqu'en 969, lorsque les Fatimides, après la conquête de ce pays, fondèrent la ville du Caire à environ trois kilomètres au nord-est de l'ancienne capitale. Pendant toute la période fatimide (969-1171), le Vieux Caire resta la ville principale de l'Égypte et. même pendant les jours de sa décadence et de sa destruction, il n'a jamais été entièrement abandonné. Il en a été de même pour la synagogue Geniza. Bien que son environnement soit pour la plupart désert, elle n'a jamais cessé d'être un lieu de culte. En 1890, ou peut-être l'année d'avant, le bâtiment a été entièrement rénové. Au cours de ces opérations, le toit de la chambre Geniza a été démoli et ses trésors longtemps cachés découverts. » (S. D. Goitein, *A Mediterranean Society. The Jewish Communities of the World as Portayed in the Documents of the Cairo Geniz. Vol. I : Economic Foundations.* University of California Press, 1967. p. 1-2).

La pagination originale est signalée entre crochets et en brun.
En brun également, et, signalées par des lettres, les notes du traducteur en fin de document alors que les notes de l'auteur restent comme dans l'original en bas de page.

Janvier 2021, Paulette Tuieb

Chapitre XVI

La Tunisie Médiévale

Plaque tournante de la Méditerranée.

Etude des documents de la Geniza

Le pays connu aujourd'hui sous le nom de Tunisie porte le nom de la ville de Tunis, devenue sa capitale dans la seconde moitié du douzième siècle. Son ancien nom était *Ifriqiya,* une forme arabisée de Afrique, le nom de l'ancienne province romaine occupant environ le même territoire. Les frontières sont faites par les hommes. Nulle part ce dicton ne fut plus vrai que pour ce pays. L'étendue du territoire détenu par les dirigeants de l'Ifriqiya changea sans cesse et inclut souvent des parties ou même la totalité de l'Algérie et de la Libye actuelles, voire parfois du Maroc, ou fut au contraire confinée à certaines sections de la bande côtière de la Tunisie au sens propre. Du fait de cette fluidité constante des frontières, ces parties du monde musulman était surtout connues sous l'appellation générale de *al-Maghrib*, l'Occident et ses habitants sous celle de *Maghribīs*, ou Occidentaux.

À une époque où le trafic évoluait lentement, la position géographique de la Tunisie était exceptionnellement favorable. La Tunisie est à mi-chemin entre le Maroc et l'Égypte et était donc au centre même de la circulation des caravanes entre l'ouest de l'Afrique du Nord et les pays au sud du Sahara d'une part et l'Égypte et ses régions orientales et voisines du sud d'autre part. La Sicile, pont vers l'Europe, pouvait être atteinte même par de petits bateaux, et la position centrale de la Tunisie en Méditerranée en faisait l'entrepôt naturel des marchandises orientales et occidentales, tant qu'il n'était pas encore habituel pour les navires de faire directement le long voyage d'Espagne ou de France vers l'Egypte ou la Syrie.

Tout le monde sait que Carthage, située à proximité de l'actuelle Tunis, dominait dans l'antiquité la Méditerranée centrale et occidentale,

avant d'être vaincue par Rome. Reconstruite par l'empereur romain Auguste, elle retrouva une grande partie de son ancienne splendeur et puissance économique, et, lorsque les Vandales occupèrent le pays dans les années trente du cinquième siècle, redevint la capitale d'un État indépendant. Dans une guerre célèbre, [309] Byzance succédant à Rome reprit l'Afrique vers 533 A.D., mais la perdit au profit des Arabes à la fin du septième siècle.

Carthage comme capitale n'avait aucun intérêt pour les conquérants arabes, car elle était exposée aux raids de la flotte byzantine toujours puissante. A la place, par sécurité, ils établirent leur capitale à deux jours de marche de la côte, l'appelant *Kairouan*, nom dérivé du même mot persan que l'anglais *caravan*. Cependant, avec le temps, les nouveaux habitants du pays prirent la mer, et, pendant le neuvième siècle, les guerriers de l'Islam conquirent toute la Sicile et une grande partie du sud de l'Italie. Cette nouvelle phase dans la destinée de la Tunisie fut suivie du transfert de la capitale de l'intérieur du pays vers la côte. Entre temps, un autre grand changement s'était produit. Une secte musulmane, les *Ismā'īlīs*[a], venant d'orient, avaient réussi à vaincre les *Kitāma*[b], l'un des peuples berbères sur lesquels reposait la force militaire de la Tunisie, et, en 909 A.D., *al-Mahdi* de la dynastie des Fatimides[c], qui représentait une branche des Ismaéliens, fut reconnu souverain du pays. Il fonda une nouvelle capitale, un port maritime et une forteresse sur la côte à l'est de Kairouan et lui donna d'après le sien propre le nom d'*al-Mahdiyya*. De la Tunisie, les Fatimides s'étendirent sur tout le Maghreb, y compris le Maroc, et en 969 réussirent à prendre l'Égypte et peu de temps après des régions de Syrie. Le temps de l'ancienne Carthage avait fait retour, voire surpassé : avant que les Fatimides ne déménageassent en Égypte, la Tunisie était redevenue le centre d'un empire méditerranéen.

Comment expliquer cet ascendant de la Tunisie au cours des neuvième et dixième siècles après J.C. ? Les généralisations sont dangereuses dans une région où la guerre civile était endémique, même en période d'expansion glorieuse, et où la constellation politique changeait souvent. Il semble cependant évident que le pays doit son efflorescence en grande partie à une constellation économique exceptionnellement favorable. Dans l'ensemble de l'Europe occidentale, en particulier en Espagne, en France et en Italie, les ténèbres et la misère du haut Moyen Âge avaient cédé la place à une reprise économique brillante et vigoureuse. Les produits orientaux étaient très demandés. D'un autre côté, de gros

bateaux, transportant régulièrement cinq cents passagers avec leurs marchandises, et naviguant directement de l'Espagne au Levant, comme on le trouve dans les documents de la Geniza se rapportant au XI^e^ siècle, n'étaient pas encore courants[1]. C'est ainsi qu'il revint à la Tunisie et à la Sicile (et bientôt aussi aux [310] cités maritimes d'Italie) de servir de centres de distribution. Certes, quelques souverains et administrateurs capables contribuèrent à l'épanouissement de l'empire maghrébin des Fatimides. Mais ce furent les marchands tunisiens qui formèrent sa colonne vertébrale économique.

Leur importance s'ancra en moi à mesure que j'étudiais les documents judéo-arabes de la Geniza du Caire[2]. Certes, aucun document du IX^e^ siècle n'a survécu et seuls quelques-uns du X^e^ l'ont été. Néanmoins, les documents de la Geniza font apparaître qu'entre 1000 et 1150 les marchands tunisiens étaient dans les échanges aussi prédominants en Méditerranée qu'en Inde. La même source révèle en outre que, quant à elle, la Tunisie perdit sa suprématie durant les premières décades du XI^e^ siècle et que ses marchands entreprenants cherchèrent d'autres pays où investir capitaux, compétence et expérience. A quoi attribuer cette éclipse ? Le transfert en Egypte du centre de l'empire fatimide fut certainement une grand perte pour le pays, mais les vice-rois laissés à al-Mahdiyya rivalisèrent en luxe et en extravagance avec leurs souverains au Caire, et aucune catastrophe majeure n'est signalée en Tunisie au cours de la première moitié du onzième siècle. On doit donc supposer que des facteurs, autres que les bouleversements politiques, les guerres ou les catastrophes naturelles, provoquèrent ce processus. Ce fut le changement de le transport maritime évoqué ci-dessus[d], et l'accession de l'Europe chrétienne à la suprématie maritime, qui privèrent la Tunisie de la position unique qu'elle avait occupée au cours des IX^e^ et X^e^ siècles. Le trafic international et le commerce commencèrent à contourner l'ancien entrepôt, entraînant automatiquement son déclin.

S'ajoutant à cette éclipse économique, une catastrophe s'abattit sur la Tunisie, dont le souvenir faisait encore, plus de trois cents ans après, frémir le plus grand de ses fils, l'historien *Ibn Khaldūn*. Dans les années cinquante du onzième siècle, lorsque le vice-roi de Tunisie rompit avec le calife fatimide, ce dernier, ou plutôt son vizir, qui avait été personnellement offensé par le souverain tunisien, envoya contre

1. Voyez *A Mediterranen Society*, ch. IV
2. Voyez ci-dessus ch. XIV.

lui les hordes bédouines des tribus de Hilal et de Sulaym[e], qui avaient émigré auparavant du Hijaz, ou nord-ouest de l'Arabie, en Egypte. Ces tribus dévastèrent et occupèrent ensuite la campagne, saccagèrent et détruisirent presque entièrement Kairouan et les autres cités principales, alliées, elles-mêmes constamment en conflit les unes [311] avec les autres, jetèrent le pays dans un état permanent d'anarchie et de confusion. Seules al-Mahdiyya et quelques villes côtières restèrent plus ou moins intactes, mais, privées de leur arrière-pays, furent exposées aux attaques des Italiens et par la suite des redoutables Normands. La Sicile, faiblement soutenue par la Tunisie, fut progressivement occupée par les Normands, et, en 1148, al-Mahdiyya elle-même, avec l'ensemble de la zone côtière, tomba entre les mains des rois chrétiens de Sicile. Cet événement fut considéré par les auteurs des lettres retrouvées dans la Geniza comme une grande calamité. Il fut, cependant, éclipsé, douze ans plus tard, par la conquête du pays par la secte musulmane fanatique des *Almohades*[f], qui passèrent au fil de l'épée chrétiens et juifs, ainsi que les musulmans qui n'adhéraient pas à leur doctrine. Les rapports présents dans la Geniza ne couvrent plus cette dernière catastrophe, au moins en ce qui concerne la Tunisie, car il existe un rapport sur les Almohades au Maroc et en Algérie. Dès lors, une chape de plomb tomba sur ce pays, jadis si souvent mentionné dans les archives de la Geniza.

Ainsi, la période entre 1000 et 1160 fut pour la Tunisie une période de déclin économique, suivie de catastrophes d'une exceptionnelle importance. Pourtant, tout au long de cette période et durant les temps mêmes de troubles, le commerce tunisien, témoignant la vitalité d'une grande tradition, resta vivant, bien que souvent interrompu par des phases de guerre. Comme le montre la Geniza, ce n'était pas seulement vrai des relations avec les pays musulmans méditerranéens, de l'Espagne à l'ouest à la Syrie à l'est, mais aussi, à un degré non négligeable, du commerce avec les chrétiens, et, en particulier, avec les cités-états italiennes comme Pise, Amalfi et Salerne. En même temps, il y a du avoir un exode massif de la classe marchande, au cours duquel des familles entières ont été transplantées de Tunisie en Sicile ainsi qu'en Egypte, voire au-delà. C'est ce grand mouvement de population qui est majoritairement responsable de la prépondérance des Tunisiens dans la Geniza du Caire.

Il m'a fallu du temps pour comprendre la position unique de la Tunisie médiévale. Après avoir rassemblé et étudié la plupart des matériaux de la Geniza relatifs au XI[e] et au début du XII[e] siècle, il est devenu évident que, dans de nombreux cas, les personnes portant les

patronymes Andalusi, Fasi, Taherti, Siqilli, Itrabulsi, etc. ne venaient pas respectivement d'Espagne, du Maroc, d'Algérie, de Sicile, ou de Libye, mais avaient leur point de départ dans Kairouan et [312] sa ville sœur, al-Mahdiyya[1]. Que, de même, de nombreux marchands de premier plan actifs en Égypte, non seulement au *Vieux Caire* (Fusṭāṭ) et à Alexandrie ou dans les grands centres textiles de Būsīr et de Tinnīs, mais aussi dans beaucoup de petits endroits où poussaient les principales cultures d'exportation, le lin et l'indigo, étaient des Tunisiens pour affaires en ces lieux ou installés en Egypte assez récemment, leurs familles restant souvent temporairement en Tunisie. On pourrait conclure des textes de la Geniza déjà publiés qu'en ce onzième siècle la Jérusalem juive était aussi en grande partie Maghribī[2].

Cette prédominance des Tunisiens dans les documents de la Geniza a pu être partiellement due à certaines circonstances particulières. La plupart des documents de la « Geniza du Caire » ont été retrouvés dans une pièce où l'on jetaient les écrits afférents à la synagogue des Palestiniens du Vieux Caire, c'est-à-dire des gens venus initialement de Palestine, ou du moins qui priaient selon le rite de ce pays, et relevaient de la juridiction du Gaon, ou chef spirituel des Juifs de ce pays. Comme les églises et d'autres synagogues à travers l'empire fatimide, cette synagogue fut démolie lors de la persécution des minorités religieuses sous le calife al-Hākim. Cela se passa vers 1012, mais avant la mort d'al-Hākim[g] en 1021, on autorisa la reconstruction des bâtiments détruits. Les Palestiniens eurent beaucoup de mal à reconstruire leur lieu de culte dans le Vieux Caire, car les synagogues dans la Palestine elle-même, qui était aussi sous la domination fatimide, avaient été aussi détruites. Dans leur détresse, ils essayèrent d'attirer les marchands tunisiens qui fréquentaient la capitale de l'Égypte et ils y réussirent. Ceci est corroboré par la copie d'une lettre du recteur de la synagogue adressé au Gaon[h] de Jérusalem, l'exhortant à conférer des titres honorifiques aux Maghribīs, afin de les inciter à devenir membres de la synagogue des Palestiniens[3], et ultérieurement confirmé par une

1. On peut montrer la même chose pour les personnes dont le patronyme dérive de villes tunisiennes elles-mêmes, comme Sfaqsī, Qābisī, Majjānī, Jerbī (= Sfax, Gabès, Medjez el-Bab, Djerba. *NdT*), etc.
2. Cf. Dr. H. Z. Hirschberg's "The Relations Between the North African Jewries and Palestine", *Erets-Israel* V (Mazar Jubilee Volume, Jerusalem 1958), pp. 213-219 (en Hébreu).
3. Ms. TS 13 J 26, f. 24. Tous les manuscrits portant la marque TS sont conservés à la *University Library, Cambridge*. Les titres honorifiques étaient aussi avidement recherchés par les membres de la bourgeoisie que par les émirs de Tunisie.
TS 13 J 27, f. 14 est un fragment d'une lettre du recteur de la synagogue des

lettre d'un habitant d'Alexandrie visitant le Vieux Caire, dans laquelle il déclare que la synagogue des Palestiniens était déserte au moment de sa visite, parce que tous les Maghribīs étaient rentrés chez eux [313] cette année-là[1]. Ainsi, l'abondance de documentation sur la Tunisie et les Tunisiens dans la Geniza du Caire pourrait avoir été en partie due au fait qu'au début du XIe siècle la synagogue de Geniza avait attiré de nombreux membres de ce pays.

D'un autre côté, bien entendu, les autorités de la synagogue des Palestiniens n'auraient pas voulu attirer les Tunisiens, si ceux-ci n'avaient pas été prospères et n'étaient pas massivement venus. De plus, comme le prouvent de nombreux documents de la Geniza, les Juifs kairouanais étaient en contact beaucoup plus étroit avec les académies juives de Bagdad qu'avec celle de Jérusalem et, comme la première source citée p. 312, n. 3 l'indique, avaient rejoint la synagogue irakienne au Vieux Caire avant d'être attirés par les Palestiniens. Ainsi la prééminence des Tunisiens dans les documents de la Geniza du XIe et de la première moitié du XIIe siècle ne peut avoir été causée principalement par la circonstance spécifique mentionnée ci-dessus, mais doit être considérée comme témoignant l'importance générale de leur pays d'origine dans le commerce méditerranéen pendant cette période.

TYPES DE SOURCES : 1. « RESPONSA »

Quelle est la nature du matériel tunisien trouvé à la Geniza du Caire et quelle est son étendue ?

Il est traité ici exclusivement de *documents*, c'est-à-dire d'actes juridiques, de comptes, de lettres et d'écrits similaires, mais pas des créations littéraires de juifs tunisiens, trouvées en grand nombre dans la Geniza. On doit cependant mentionner un type qui participe des deux : les *responsa*, les *réponses* des chefs des académies juives de Bagdad aux questions doctes que leur adressaient des érudits juifs de Kairouan et d'autres villes de Tunisie. Ces *responsa* juives sont les équivalents des *fatawa* musulmanes[i] et, comme celles-ci, constituent une source importante non seulement pour la connaissance du développement des rites, lois et pensées religieuses, mais, dans une certaine mesure, pour l'histoire sociale et économique. Dans cet ordre aussi, la Tunisie a fourni beaucoup plus de matériaux que tout autre pays.

Palestiniens à la même autoité religieuse à Jérusalem (le Gaon Solomon b. Judah) où il est question aussi des Maghribīs. Cependant, l'état fragmentaire du manuscrit ne permet pas de tirer d'autre conclusion que celle que les Maghribīs figuraient dans la correspondance entre ces deux hommes.

1. Ms. TS Box 25, No. 106.

[314] 2. ACTES JURDIQUES

Quant aux actes juridiques, qui constituent par ailleurs environ la moitié du fonds documentaire de la Geniza, seul un petit nombre a pu, bien entendu, arriver de Tunisie au Vieux Caire. Il y a quelques actes de Kairouan, datés 977/8, 1032, 1050[1], et 1055[2], deux de Zawilat al-Mahdiyya, datés respectivement de 1047 et 1063[3], et quelques autres qui peuvent être placés dans la même période. L'acte de Kairouan de 1055 peut concurrencer en taille, beauté et excellence de la formulation les meilleurs manuscrits de la Geniza; et dans toute la Geniza, je n'ai rien trouvé de comparable au ms. Hebr, b3, f. 32 de la Bodleian Library d'Oxford qui ptovient de Zawilat al-Mahdiyya. Il s'agit d'un fragment d'un acte de vente d'un hammam avec un *furnāq*[4], ou étuve, qui, soit dit en passant, jouxtait une propriété musulmane[5]. L'acte est écrit en lettres hébraïques énormes et épaisses et doit avoir été de taille considérable une fois terminé.

3. COMPTES

De même, les comptes originaires de Tunisie ou de Tunisiens sont parmi les plus grands, les plus ordonnés, et en partie aussi les mieux calligraphiés [315] de tous ceux trouvés dans la Geniza. Certains sont

1. Le premier, TS 12.468, publié par J. Mann, *Texts ans Studies* I (Cincinnati1931), pp. 361-3, le deuxième, TS 8 Ja 2, f. 1, par H. Hirschfeld dans *JQR* 16 (1903-4) p. 576, le troisième, Bodleian ms. Heb. un 2, f. 23, par S. Assaf à *Tarbis 9* (193 8), p. 215. Le brouillon d'un autre document kairouanais, qui doit précéder l'année 1044, Bodleian ms. Heb. c 28, f. 41, est imprimé *ibid.*, p. 214. Le premier et le quatrième de ces documents sont en hébreu, le deuxième et le troisième en arabe.
   Le dernier document traite d'une maison à Kairouan « à Bab Abu'l-Rabr'», qu'il décrit en détail. Cependant, il n'a pas été écrit à K., comme son rédacteur l'a cru, mais au Vieux Caire. Cela peut maintenant être prouvé par un autre document, daté de 1040, qui traite de la même maison et qui a été aussi fait dans le Vieux Caire (Cambridge Or 1080 J 7). Au fait, cette maison avait été autrefois le domicile du célèbre savant Hananel, voyez p. 317.
   La copie d'un document rédigé à Zawilat al-Mahdiyya 1074 est incluse dans un dossier judiciaire d'Alexandrie, daté de 1075 (TS 28,6) .
2. Le document, qui est en hébreu, a été reconstitué par moi à partir des fragments TS 12.634 et 24.18.
3. Ms. TS 13 J 9, f. 5 et TS 20.187.
4. Du latin *fornax*, les autres parties des bains mentionnés sont *bayt al-tuasat*, la salle du milieu, *bayt al-hawd* la piscine, et *al-bir*, le puits. Le document est en arabe.
5. Le fait que les juifs et les musulmans de Kairouan vivaient très proches peut également être déduit du quatrième document énuméré dans la note 1; car là aussi, habitation juive et maison musulmane se touchent.

rédigés sur vélin et à l'évidence sont des copies de lettres expédiées et conservés dans des livres de comptes bien reliés[1]. Un exemple très ancien est [fourni] par le ms. T-S Box K3, n° 36 (Cambridge), qui traite d'envois de henné et d'indigo par bateau de Tripoli à la ville de Tunis, puis de Tunis à Palerme, ainsi que d'énormes quantités de robes (*kisā*), de peaux et de serviettes hygiéniques (linges féminins) expédiées à Tripoli par la caravane d'un certain Abū Shujā' al-Lawāti. Trois grands comptes des années 1024, 1044-46 et 1046-1048 sont d'une particulière valeur, car ils sont très détaillés et proviennent de la même maison kairouanaise. Naturellement, la plupart de ces documents précieux ont été gravement endommagés au cours des neuf cents ans qui se sont écoulés depuis leur rédaction. Cependant, quand on dispose exceptionnellement d'une copie entière intacte, il faut reconnaître qu'il n'y a pas de livre qui puisse être écrit sur vélin plus blanc et en caractères plus monumentaux que ce compte du onzième siècle.

Grâce aux documents publiés on peut avoir une idée de l'apparence de ce compte, en consultant de R. Gottheil et W. H.Worrell, *Fragments from Cairo Genizahin the Freer Collection*, New York 1927, p. 164 et suiv., qui fournit un fac-similé. Il a trait à un compte concernant une cargaison de tissu violet envoyé du Vieux Caire via Alexandrie au port maritime tunisien de Sfax, contenant pas moins de cinquante-huit postes de dépenses de transport et de douane. L'expéditeur, bien que résidant en Égypte, est identifié d'après d'autres sources comme al-Mahdawi, un homme dont la ville natale était al-Mahdiyya[2].

4. LETTRES

Alors que le nombre de comptes conservés est relativement faible, un grand nombre de lettres émanant de Tunisie, et même certaines qui y ont été envoyées, ont subsisté. Certes, il n'est jamais simple d'établir la provenance d'une lettre et sa destination. Car dans un tiers seulement la destination est indiquée ou préservée, et dans un quart seulement, le lieu du scribe. Comme les lettres étaient généralement portées par des relations d'affaires ou des coursiers personnellement [316] connus des deux parties, les expéditeurs pensaient souvent qu'ils pouvaient sans risque se dispenser de ces détails. On doit prendre le plus grand soin

1. Les trous pour les fils de la reliure sont toujours clairement visibles.
2. La transcription et la traduction sont complètement défectueuses. Cependant,les rédacteurs ne sont pas à blâmer, car, comme je l'ai toujours souligné, ce n'est qu'après la collecte de beaucoup de matériel du même type qu'il est possible de publier da façon satisfaisante un document de la Geniza.

dans la détermination du lieu de l'écrit et de la destination, s'ils ne sont pas expressément indiqués dans les originaux. Une lettre contenant une liste détaillée de prix de Kairouan s'est avérée, après un examen attentif et l'identification de toutes les personnes qui y sont mentionnées, provenir d'Alexandrie.

Outre les lettres expédiées depuis et vers la Tunisie, on doit, naturellement, tenir compte du nombre bien plus grand des lettres écrites par des Tunisiens en activité en Sicile, en Egypte, en Palestine et en Syrie[1]. Bien sûr, la Tunisie est aussi mentionnée dans la correspondance de personnes qui, indubitablement, n'étaient pas originaires de ce pays. Ainsi j'ai rassemblé dix lettres d'un certain Isaac ha-Levi Nisābūrī, dont le nom et, en particulier, le style et l'orthographe arabes fautifs prouvent qu'il était d'origine iranienne. Néanmoins, ses papiers contiennent de précieuses informations sur le commerce entre l'Égypte et la Tunisie.

Cependant, même en se limitant aux lettres écrites par des Tunisiens, le nombre de manuscrits inclus est très considérable. Si on laisse de côté de nombreuses pièces fragmentaires, on a actuellement environ soixante-dix lettres en provenance ou à destination de la Tunisie et environ quatre fois plus d'écrits de Tunisiens à l'étranger. Avec les comptes et les documents étudiés ci-dessus, on arrive à un total d'environ quatre cents qui se rattachent à la Tunisie du XI^{e} siècle. Beaucoup sont assez longs, comme ceux qui pour la plupart ne se trouvent que dans la correspondance commerciale des pays de l'océan Indien. La plus longue lettre conservée, environ quatre mille mots, a été envoyée au Vieux Caire par un Tunisien de Sfax, qui s'installait à Mazara, en Sicile[2].

PERSONNES REPRÉSENTÉES DANS LES DOCUMENTS ÉTUDIÉS

Naturellement, la plupart des personnes représentées dans les papiers étudiés étaient juives et la plupart appartenaient à la classe commerciale. [317] Une étude plus approfondie révèle que beaucoup

1. Il est fréquemment fait mention dans la Geniza de marchandises espagnoles réexportées de Tunisie. Mais jusqu'à présent je n'ai rencontré qu'un seul document d'Espagne se référant au commerce entre les deux pays (TS 12.570, daté de Denia, 10 janvier 1083 et concernant un envoi de cinabre). NdT : Le cinabre est une espèce minérale composée de sulfure de mercure. Il a été décrit pour la première fois par Théophraste (371-287 av. J.-C.) , dans son ouvrage de minéralogie *Les Pierres*.
2. Ms. Dropsie College, Philadelphie, Geniza 389 et 414. Ces documents ont été étudiés par moi et ils ont été copiés soit par moi ou par M. Murad Michael, qui prépare un mémoire sur les papiers de Nahray b. Nissim, un commerçant, érudit et dirigeant public de Kairouan, qui s'installa en Égypte vers 1045, où il fut actif jusqu'en 1095.

étaient unis les uns aux autres par des liens familiaux ou professionnels ou les deux. Ainsi environ trente-cinq familles tunisiennes émergent de ces documents, dont une dizaine était particulièrement importante. Ces familles étaient à leur tour reliées et formaient des groupes entre lesquels, semble-t-il, une certaine rivalité prévalait à certains moments. Enfin, des relations étroites et parfois très cordiales existaient entre ces familles tunisiennes et certaines des principales familles juives d'autres pays. Ainsi les célèbres Tustarī du Caire, c'est-à-dire les deux oncles et le père d'Abū Sa'd al-Tustarī[j], qui dans les années quarante du onzième siècle devint l'homme le plus puissant de l'empire fatimide, entretenaient des relations amicales avec les Tāhertī[k] et les Majjānī[l], deux clans rivaux de Kairouan, cf. ci-dessus pp. 311 - 312. Leur principal représentant dans cette ville était Judah b. Joseph[m], éminent chercheur et membre d'une famille, qui a fourni à Kairouan au moins quatre générations de juges juifs et qui était également influente à la cour. Le gendre de Judah b. Joseph émigra en Égypte, où il fut, pendant un certain temps, le représentant Tustarīs à Alexandrie.

Il est à noter que les trois plus importantes personnalités de Kairouan durant la première moitié du XI[e] siècle laissèrent peu de traces dans les documents – à la différence de la section littéraire de la Geniza du Caire. Il s'agit du Nagid (prononcé Nagheed), ou chef officiel de la communauté juive, Abū Ishāq Ibrahīm b. 'Aṭā, qui exerça également les fonctions de médecin de la cour auprès de Bādis, le vice-roi de Tunisie (décédé en 1016), et en particulier du fils de ce dernier et son successeur, Mu'izz[1] ; de R. Hananel[n], l'un des plus grands érudits juifs du Moyen Age ; et de R. Nissīm b. Jacob, également célèbre érudit et auteur[2]. La raison en est que ces personnalités ne firent pas de commerce, ou que ceux qui en firent l'orientèrent vers d'autres pays que l'Égypte. Comme on le sait, [318] la fille de Nissim était mariée au fils de Samuel, le Nagid de Grenade, Espagne.

1. Cf. à son sujet «New Sources Concerning the Nagids of Qayrawan », *Zion* 27 (1962), pp. 11-23, et « The Qayrawan United Appeal and The Emergence of the Nagid Abraham ben 'Ata «, *ibid.*, pp. 156-165 (en hébreu avec des résumés en anglais). Une autre lettre importante le concernant, écrite en août 1015, et une autre qu'il a envoyée sont publiées dans *Tarbis 34* (1964/5), p. 162. Voir aussi H. R. Idris dans *Annales de l'Institut d'Etudes Orientales* 13 (1955), pp.55/6, où une anecdote provenant d'une source musulmane est citée à son sujet.
2. L'éminent homme de lettres tunisien H. H. Abdul Wahab lui a consacré un article dans *al-Naduia*, Tunis 1953. Une lettre de Kairouan de ce Nissim b.Jacob, écrite en arabe, a été publié avec un fac-similé par J. Mann dans *Texts and Studies* I, pp. 142-5. La transcription de Mann a besoin d'être corrigée à certains endroits.

IMPORTANCE DES DOCUMENTS DE LA GENIZA POUR L'HISTOIRE TUNISIENNE

Bien qu'ils aient leur source dans une communauté religieuse spécifique, les documents Geniza considérés ont une incidence sur l'histoire tunisienne en général. Ils traitent de sujets comme les importations et les exportations, les prix, l'industrie et le transport maritime, ainsi que de la situation générale du pays, jetant ainsi des éclairages intéressants sur son économie et sa vie sociale. L'histoire politique est illustrée à un moindre degré, et pour deux raisons. Les lettres sont datées, le cas échéant, selon le jour et le mois, mais, en règle générale, pas par l'année. Par conséquent, la date exacte d'une lettre ne peut généralement être fixée que si elle fait référence à un événement, dont la date nous est connue par une source littéraire. Ainsi, il est question dans une lettre importante de l'expédition de Sharaf al-Dawla (c'est-à-dire Mu'izz b. Badis) contre Tripoli en 1022/3[1], dans une autre, tout aussi intéressante, de la mort en 1062 du grand condottiere musulman Ibn Thumna[0], dans un troisième d'un raid de ce dernier sur Girgenti[2], dans un quatrième de la victoire du sultan Tamim sur le rebelle Qaïd de Sfax en 1063/4, et il existe, bien sûr, de nombreux témoignages éloquents de la destruction de Kairouan et des villes de l'intérieur par les envahisseurs Bédouins, vers 1057 comme des souffrances d'al-Mahdiyya et des villes côtières aux mains des Italiens vers 1087. Pourtant, l'absence de dates exactes est embarrassante. Deuxièmement, la valeur des allusions à des événements politiques sont souvent altérées par l'usage d'un langage codé et le renvoi à des messages oraux; ces lettres étaient écrites par des hommes d'affaires prudents qui ne voulaient pas avoir d'ennuis, au cas où elles tomberaient entre les mains de personnes auxquelles elles n'étaient pas destinées.

Les papiers de la Geniza alimentent encore la réflexion, y compris en ce qui concerne l'histoire politique de la Tunisie. J'ai à l'esprit, en particulier, ces passages dans les lettres de Kairouan qui déplorent le déclin général de l'Occident musulman pendant les premières décennies du XI[e] siècle, bien avant l'invasion des hordes bédouines [319] «Hijāziennes», comme on les appelle dans la Geniza. Au début du

1. Cf. Ibn Athlr, *Chronicon*, Vol. 9, pp. 230-1.
2. Le document de la Geniza parle d'un raid, ou *ghaswa*, et non de la conquête de Girgenti. Nous sommes donc ici dans les années cinquante du onzième siècle. Les pillards ont pris les textiles, mais ont laissé une centaine de peaux avec de l'huile – certainement parce que c'était trop lourd pour eux, d'un navire naviguant d'al-Mahdiyya à Alexandrie en passant par Mazara en Sicile .

siècle, un Kairouanais en colère écrit à son correspondant commercial au Caire: « Le peu que nous avons ici en Occident vaut autant que votre abondance là-bas »[1].Dans une lettre écrite vers 1040, un autre citoyen de Kairouan félicite le destinataire pour son mariage dans une famille juive en Egypte et son intention de s'installer dans ce pays, car « l'Occident tout entier ne vaut plus rien » et dans une lettre datée du 9 août 1048, Kairouan est décrite comme « sans force », c'est-à-dire pauvre, « dès que des marchandises arrivent en plus grandes quantités, elles sont invendables »[2]. Un peu plus tôt, Joseph Berechia[P], l'un des hommes de premier plan de la communauté juive d'Afrique du Nord à cette époque, demande à un ami d'affaires au Caire s'il ne pouvait pas l'aider à quitter le pays[3].

MUSULMANS TUNISIENS DANS LES DOCUMENTS GENIZA

En outre, il n'est peut-être pas superflu de remarquer que l'on trouve un certain nombre de musulmans tunisiens mentionnés dans les papiers de cette époque de la Geniza. Quoique le droit Māliki ou Ismāʿilī puisse édicter, il y avait des musulmans qui contractèrent des partenariats permanents avec leurs compatriotes juifs. Les plus grandes maisons de commerce semblent avoir été musulmanes, et la banque avoir été entre les mains des musulmans, plutôt que des juifs. On y lit qu'un de ces magnats devait aux marchands l'énorme somme de 4000 dinars d'or et que lorsqu'il ne put pas remplir ses engagements, le gouvernement décida qu'il règle les marchands étrangers, tandis que la population locale devait patienter jusquà ce que les bateaux aient pris la mer. L'argent et les biens étaient confiés à des hommes d'affaires musulmans amis voyageant en caravane ou en bateau, alors que pour la plupart (sinon tous) les nombreux capitaines mentionnés étaient musulmans. On trouve dans les lettres de la Geniza, des mots et des recommandations chaleureuses pour des marchands musulmans, et les Juifs rendaient visite chez eux aux hommes d'affaires musulmans leurs amis et les complimentaient à l'occasion de leurs fêtes.

VIE ÉCONOMIQUE ET EXPORTATIONS DE LA TUNISIE

L'apport principal escompté des papiers de la Geniz [320] décrits

1. David Kaufmann Coll., Budapest, ms. Geniza 13, verso, l. 22.
2. Bodleian ms. Heb. a 2, f. 17. Catalogue Neubauer-Cowley no. 2805, nº 17. TS 20.69, l. 13- 14.
3. Cf. S. Assaf, *J. N. Epstein Jubilee Volume*, Jerusalem, 1950, p. 185.

ci-dessus est, bien entendu, de renseigner sur la vie économique du pays.

Les jours importants pour les affaires étaient les *mawsims*, les foires liées à l'arrivée des navires en été et des caravanes toute l'année, mais surtout en hiver. Selon un document, un de ces *mawsims* a duré vingt jours. Beaucoup de marchands voyageaient à l'étranger l'été et «hivernaient» à Kairouan occupant le temps libre à vendre et à constituer peu à peu des stocks pour leurs voyages à venir. Alors que le principe général du commerce médiéval méditerranéen, à savoir vendre des marchandises à l'étranger et ramener des biens (mais pas d'espèces), s'observe également en Tunisie, on y observe aussi un flux incessant d'or et d'argent vers l'orient ; il se pourrait en effet que les métaux précieux fussent l'un des principaux produits d'exportation du pays. Ce n'est que tout à fait exceptionnellement qu'il est question d'argent liquide allant vers l'occident, et il s'agit alors de vieille monnaie d'argent en circulation; une seule fois il est dit que le métal argent envoyé a été fondu à Kairouan.

La liste des autres biens exportés est remarquable tant par sa variété que par sa longueur. Les articles venant en premier étaient des tissus locaux de toutes sortes en particulier, le célèbre sūsī, ainsi appelé, bien sûr, d'après le grand centre industriel de Susa[1]. Ces étoffes étaient en partie faites de lin, abondamment importé d'Égypte, ou de coton cultivé localement ou d'une combinaison des deux. Quand elles étaient faites de soie, ou de brocart ou d'autre matière particulièrement précieuse, c'était expressément indiqué.

Le commerce des tapis de toutes sortes était associé au commerce des étoffes[2]. Un article particulièrement précieux et recherché était le *killa*, ou tenture, composé de deux parties, par exemple la variété verte fabriqué à Gabès.

Le deuxième produit d'exportation le plus important était la soie de toutes variétés et types de finition. Il semble y avoir plus d'informations à son sujet que pour tout autre. Comme il est question de soie espagnole et sicilienne, voire plus précisément de la soie de Syracuse, il s'agissait, peut-être, en grande partie de réexportations. Il en va de même pour le troisième type de biens exportés les plus importants : les métaux. Le cuivre, le plomb, l'étain et le mercure figurent régulièrement dans les listes de marchandises expédiées de Tunisie, accompagnées de quelques

1. Cf. ci-dessus p. 266.
2. La plupart des vocables désignant des tapis étudiés par G. Wiet dans son article «Tapis Egyptiens», *Arabica* 6 (Paris 1959), pp. 1-24, apparaissent dans les documents analysés.

sous-produits mineurs de la métallurgie. Cependant, le fer, qui occupe une place si importante dans le [321] commerce indien, apparaît très rarement dans les documents traités. C'est aux experts de décider si les Juifs n'avaient pas accès au fer en Méditerranée à cette époque, ou si le commerce du fer était limité en général.

Parmi les produits agricoles, l'huile et son sous-produit, le savon, avaient la première place. La cire (mais pas le miel) était un très bon produit d'exportation, tout comme aussi les produits de teinture le safran et le bitume. Les amandes décortiquées étaient très importantes. Le thon salé était peut-être envoyé en Egypte plus comme cadeau que comme article commercial.

Je n'ai pas encore d'opinion définitive sur les expéditions de blé de la Tunisie en Egypte mentionnés dans les papiers de la Geniza. Les quantités consignées semblent pour la plupart commercialement trop faibles. Peut-être que le blé était commandé à la fin du printemps quand il devenait désormais évident que le Nil était bas et que les prix seraient élevés en Egypte. Ou que le goût du pain fait de blé tunisien différait de celui fabriqué à partir de blé égyptien, et que les Tunisiens à l'étranger ne voulaient pas renoncer à leur régime alimentaire habituel ?

Le bétail devait être très abondant en Tunisie à cette époque. Les peaux, *naṭ'*, étaient l'une des exportations de base et sont rarement absentes des expéditions plus importants à destination de l'orient. Quant à la laine elle avait un rôle négligeable dans le commerce extérieur – du moins d'après mes sources.

Inutile de dire que les perles de corail, à la fois enfilées ou non, étaient parmi les articles courants d'exportation, car elles l'étaient déjà à l'époque romaine. Les prix de cette marchandise étaient naturellement bas en comparaison des quantités concernées.

Enfin – et c'est le plus caractéristique –, les livres à la fois en hébreu et en arabe – étaient un article d'exportation important vers l'orient. Kairouan était un grand centre d'enseignement et était actif dans la production de livres, aussi les libraires étaient-ils à cette époque aussi désireux d'acquérir les bibliothèques des savants célèbres qu'ils le sont aujourd'hui. Ainsi un cousin de Nahray mentionné ci-dessus, qui était un marchand de livres passionné, lui écrit d'Alexandrie : « J'ai entendu dire de-ci et de-là que le fils de la sœur du Dayyan (le juge juif de Kairouan) est décédée. Il possédait les meilleurs manuscrits et livres provenant des bibliothèques de nos maîtres, Nissim, Hananel et Berechia ; veuillez le noter. »[1] Dans une autre lettre adressée à la

1. TS 10 J 20, f. 18, verso, ll. 4-6 (No. 36 de la collection Michael des papiers de Nahray

même personne, un marchand cultivé de Al-Mahdiyya explique que la vie en Tunisie était devenue [322] insupportable. L'une des choses qui l'y maintenait encore était la perspective d'acquérir des livres rares provenant des bibliothèques de grands avants qui avaient vécu dans ce pays[1].

IMPORTATIONS

Il ne sert à rien d'essayer d'énumérer les nombreux articles importés en Tunisie au XI[e] siècle. Cela reviendrait à une liste de produits nécessaires à n'importe quelle société civilisée méditerranéenne de l'époque. Il y avait, bien sûr, les épices orientales et les parfums, les plus importants étant le poivre, la cannelle, le clou de girofle, le gingembre, la myrrhe, le musc et le camphre; les plantes tinctoriales, et surtout l'indigo et le bois du Brésil (*baqqam*); les vernis, et en particulier la laque, article très important ; la liste interminable des plantes médicinales et des drogues, provenant de presque partout du monde ancien et portant souvent des noms curieux; certains produits chimiques, en tête le sel ammoniac, un article de première nécessité; les matières pour les bijoux, comme les perles, les pierres précieuses, lapis-lazuli, diverses sortes de perles, ainsi que les cauris. Parmi les denrées alimentaires, le sucre et la marmelade de rose étaient d'une certaine importance.

Il y avait, cependant, une denrée de base qui l'emportait sur toutes les autres en volume et en valeur; le lin égyptien, dont il figure environ dix-sept variétés dans les documents de la Geniza. Le lin était à ce point le fret normal vers la Tunisie qu'on écrivait souvent dans une lettre : Je vous envoie tant de *'idl*, ou balles[2], sans préciser ce qu'il y avait dedans, parce qu'il était entendu qu'il s'agissait de lin[3]. De ce lin on produisait le célèbre sūsiyyāt et autres tissus tunisiens, qui, à leur tour, allaient en orient.

En plus de cette matière première, une grande variété d'étoffes finies étaient importés en Tunisie. Les riches Kairouanais semblent avoir eu des goûts extravagants pour des tissus coûteux et magnifiquement colorés, ceux en provenance d'Iran en particulier. Les étoffes mentionnées étaient des *a'lāq*, des pièces uniques de valeur particulière, plutôt que

b. Nissim). Pour les noms mentionnés ici cf. ci-dessus pp. 317 et 314.

1. TS NS J 271.

2. Un '*idl* contenait nominalement 500 livres, emballage compris Le poids net était d'environ 490 livres, mais aussi souvent beaucoup moins.

3. Bien sûr, dans le connaissement, *tadhkira* ou simplement *ruq'a* qui était envoyé séparément (certains ont subsisté), le poids exact et la valeur de chaque balle et souvent aussi la variété de lin concernée seraient indiquées.

des articles vendus en grosses quantités, bien que ceux-ci aient été aussi trouvés parmi les textiles importés.

[323] PRIX ET MONNAIE

Le savoir commercial était aussi important au Moyen Âge qu'il l'est aujourd'hui. On trouve donc beaucoup d'informations sur les prix – non seulement ceux effectivement obtenus ou souhaités, mais aussi les « prix courants », parfois de longues listes d'entre eux. Pour Kairouan, on a même le cas de deux listes rédigées par la même personne pour la même adresse et à seulement quatre jours d'intervalle, de sorte que l'on peut observer les fluctuations minimes et leur explication dans la lettre les accompagnant.

Ce vaste sujet ne peut être abordé ici. Cependant, deux faits fondamentaux ressortent de centaines de détails : les prix des matières premières importées et exportées montrent une stabilité étonnante à l'échelle internationale pendant près d'un siècle. On doit, bien sûr, compter avec les fluctuations causées par les modifications dans l'offre et dans la demande (souvent expliquées dans les lettres), les circonstances de guerre ou de piraterie intensifiée, les navires attendus qui ne sont pas arrivés ou l'arrivée de navires inattendus. En revanche, les deux principales cultures de base du pays, le blé et l'huile, présentent des hauts et des bas incroyables même dans des années consécutives – fait en partie seulement discernable dans les sources littéraires.

La relative stabilité des prix implique l'existence et la relative stabilité de l'argent. La monnaie dans les documents de la Geniza est un autre sujet déroutant et très diffus. Cependant, plus on a de matière sur le commerce indien et le commerce méditerranéen, plus certaines tendances de fond deviennent claires. La monnaie courante est le *jawāz al-sharq*, dinars or fatimides frappés en orient. La valeur de la monnaie d'argent envoyée depuis la Tunisie varie selon l'atelier de frappe, l'âge et l'état des pièces concernées. Il y avait trois types entièrement différents de dirhams; un, dont le taux de change avec le dinar était de 1:12-16; un autre, et c'était la norme, 1:36 (avec de nombreuses variations,de 1:33,3 à 50); et troisièmement, tout un groupe, différencié selon les noms des monnayeurs ou d'autres désignations, variant de 1:125-260, avec 200 comme moyenne, et avec une dévaluation exceptionnelle et soudaine à 1:1600[1]. Les quarts de dinars siciliens [324]

1. Dans le ms Bodleian. Reb. b 13. f. 49 (Catalogue Neubauer-Cowley 2834, n° 30), une lettre écrite vers 1060, on lit l. 28 : « Puis je suis descendu à Sūsa (depuis Al-Mahdiyya) pour voir la famille et vendre le lot que j'avais rapporté (bien sûr, du lin d'Egypte). Quand je suis parti. le taux de change était inférieur à 200. Il est passé à

ou *taris*[1] [9] étaient extrêmement fréquents, et dès environ 1063 le poivre ne s'échangeait à al-Mahdiyya que contre la monnaie sicilienne et pisane.

TRANSPORT MARITIME

En ce qui concerne le transport de marchandises, il y a eu une différence entre la première et la seconde moitié du onzième siècle. Alors que les caravanes sont fréquemment mentionnées dans la première période, dans la seconde, le trafic semble avoir été, dans une large mesure, maritime. La conquête bédouine de l'Afrique du Nord semble avoir rendu le trafic terrestre presque impraticable. La Geniza regorge d'informations sur le trafic maritime. La Tunisie avait plus que sa juste part dans cette activité économique. Il est souvent question du *markab al-sulṭān*, le navire du sultan, et il est évident qu'il s'agit à cette époque du souverain de la Tunisie. Car une fois – peut-être en raison d'une guerre – alors qu'aucun navire excepté le bateau du Sultan ne voguait vers l'Egypte, Judah b. Joseph, le notable juif de Kairouan mentionné précédemment[2], a obtenu le privilège spécial d'y embarquer l'expédition de marchandises qui lui appartenaient et qui appartenaient à trois marchands juifs de ses amis[3]. Il semble également que les navires portant des noms comme *al-maymūn*, «le favorable», et *al-mubārak*, «le béni», étaient des bateaux gouvernementaux. Il est également mentionné ceux appartenant à l'«Illustre Princesse», *al-sayyida al-jalīla*; peut-être s'agissait-il de Umm al-'Uluww, la sœur du sultan Mu'izz. Sa dot se montait à un million de dinars et d'une manière ou d'une autre elle a du investir son capital. Elle a donc apparemment acheté des navires, comme l'ont fait d'autres souveraines [325] jusqu'à Marie-Antoinette[4]. Un *markab*

1600, tandis que mes dirhams en espèces restaient là. Ainsi, la valeur d'un dinar a été réduite à celle d'un qīraṭ.» (L'auteur dit, avec une certaine exagération, que la valeur de sa monnaie argent était réduite à 1/24; un dinar a vingt-quatre qīraṭs).

1. Sans vouloir avancer une nouvelle théorie sur l'origine très controversée de ce terme, je voudrais attirer l'attention sur le fait que les papiers de la Geniza parlent de dinars «nouveaux», en arabe ṭarī, par exemple, dans la lettre citée dans la note suivante (en ce qui concerne les dinars du calife Fatimide al-'Azīz (976-996). Il se peut donc que cet usage ait quelque chose à voir avec le nom du quart de dinar normand.
2. TS 16. 163.
3. Il lui fut toutefois conseillé d'emballer les marchandises non comme d'habitude en balles (*'idl* voir ci-dessus, p. 322), mais en *barqalō* (un paquet nominalement de 200 livres), certainement pour rendre le navire plus maniable dans l'éventualité d'une attaque ennemie. Le mot *barqalu*, qui est très courant, est probablement dérivé de *barca*, barque, tout comme la *barcata* italienne moderne, chargement du navire, mais sonne plus comme le mal compris *barcaiuolo*, batelier.
4. Cf. E. Fagnan, *Al-Bayano'l-Mogrib I*, Alger 1901, pp. 406-7. Le véritable montant de

al-qa'id, un navire appartenant à un général ou à un gouverneur est également souvent cité.

Enfin, il faut signaler Jabbāra b.Mukhtār, l'émir de Barqa, qui était sous la suzeraineté de la Tunisie[1]. Il apparaît dans les documents de la Geniza comme un pirate redoutable, un transporteur de marchandises et un protecteur des navires contre d'autres pirates – trois rôles qui allaient bien ensemble à cette époque.

La navigation privée était également largement aux mains des Tunisiens. La preuve, cependant, doit en être différée jusqu'à ce que les matériaux de la Geniza concernant la navigation en Méditerranée ait été entièrement étudiés. Les navires étaient ordinairement nommés d'après leurs propriétaires ou leurs capitaines, ou avaient des noms fantaisistes, tels que *mi'dād*, couteau de boucher (appelé ainsi peut-être parce qu'il fendait rapidement les flots), *'abūr*, sirius (l'étoile du ciel la plus brillante), *'arūs*, mariée, etc. Très rarement le nom du capitaine réfère à un port, comme *markab al-binzertī* souvent cité, le navire de l'homme de Bizerte. Les Occidentaux, c'est-à-dire les Tunisiens, avaient une telle réputation de bons marins, que tous les maghrébins pauvres trouvés au Caire étaient automatiquement obligés de servir dans la marine égyptienne[2].

LA PERSONNALITÉ DE LA TUNISIE

Les Juifs tunisiens, dont on a traité la correspondance dans les pages précédentes, formaient une société prospère, car la Tunisie dans le dixième siècle et la première moitié du XI^e^ leur fournissait un environnement favorable. C'était un pays où, comme il est dit dans le Talmud, « les savants étaient les rois ». Le leader économique et la position sociale des savants juifs dans leur propre communauté étaient analogues à des phénomènes similaires dans la société musulmane de ce pays. On a eu l'occasion de parler d'éminents savants et dirigeants communautaires juifs du XI^e^ siècle. Du siècle précédent, il suffit de mentionner Isaac Israeli[r], l'un des médecins les plus remarquables du Moyen Âge et son disciple [326] Dunash b. Tamim[s]. On peut se faire

la dot n'était probablement qu'une fraction de ce chiffre. Le sayyidaa accordait des robes d'honneur et d'autres faveurs à l'un des Tahertis, très probablement l'un de ses agents. Professeur H. R. Idris, qui a aimablement lu le manuscrit de cet article, suggère que le titre « Illustre Princesse » peut faire référence à la tante du Sultan Mucizz Umm Mallal.

1. Fagnan, *op. cit.*, p. 432 (référant à 1051/2; cependant, Barqawas déjà donné par al-Hakim au père de Mucizz, en 1012/3, voir *ibid.* ,po 385).
2. Maqrizi, *Khiṭaṭ*, Bulaq 1270/1853, 1. p. 368.

une idée de l'ambiance cultivée de la Tunisie non seulement dans les *responsa*, mais aussi dans les correspondances personnelles et d'affaires. Un bon exemple est fourni par une lettre envoyée par un commerçant et lettré peu avant 1062, d'Al-Mahdiyya au Vieux Caire, qui félicite son jeune frère à l'occasion de la naissance de son premier-né et discute ensuite d'affaires économiques et publiques. Nonobstant, l'accent est clairement mis sur le fait que le destinataire, bien qu'engagé dans d'importantes affaires, n'a pas négligé l'étude de la Bible, de la Mishna et du Talmud. Il les étudiaient sous la direction d'un « maître » (*Rāv*) originaire de Tunisie, dont la seule venue en Egypte avait entraîné une renaissance des études juives. Ce *Rāv* suivait les méthodes du grand savant tunisien déjà mentionné, Nissīm b. Jacob, encore en vie à l'époque de cette lettre. Le nouveau-né était présenté par toute la famille avec une Bible manuscrite – cadeau extrêmement précieux perdu lors du pillage de Kairouan, mais racheté aux pillards. Une partie considérable du codex manquait. Il devait être restauré – en Tunisie, bien sûr – avant d'être envoyé en Egypte[1].

Un autre trait caractéristique de la Tunisie à cette époque était l'amour de la musique, appelée *li'b*, littéralement, jouer, dans la langue vernaculaire du pays. Comme on le sait, le souverain de la Tunisie, l'émir Mu'izz b. Bādis[t], était lui-même grand musicien, et, comme l'a fait remarquer un célèbre Tunisien du XIV[e] siècle, la population d'un pays partage normalement les inclinations de ses dirigeants. Selon la lettre ci-dessus, la nouvelle de la naissance du bébé à Fusṭāṭ avait été célébrée à al-Mahdiyya par la famille avec beaucoup de li'b, et ce n'est certainement pas par hasard que le célèbre *responsa* contre la musique instrumentale du Gaon Hay de Bagdad (mort en 1038) fut adressée l'une aux savants de Kairouan et l'autre à ceux de Gabès.

On a déjà évoqué l'extravagance des vêtements, à laquelle il faut ajouter le parfum, y compris par les savants. Il semble que ce plaisir ait été réfréné, soit par la politique du gouvernement, soit arbitrairement par de puissants fonctionnaires qui convoitaient pour eux-mêmes ces vêtements très raffinés.

L'explication des particularités formelles intéressantes des lettres provenant de Tunisie, mènerait ici trop loin. Bien entendu les documents de la Geniza reflètent aussi la langue locale et la sagesse populaire. [327] Des expressions comme *aṣbah*, «plus jolie», ou *rākhī*, «bon marché», sont typiquement tunisiennes, et il y a beaucoup d'autres exemples de la langue vernaculaire locale, en particulier dans l'orthographe et

1. 1 TS 16. 179. Traduit en anglais dans *Readings in Mediterranean Social History*.

l'usage grammatical. Comme presque tous les auteurs de ces lettres ont beaucoup voyagé, on ne peut pas savoir avec certitude quels étaient les dictons proverbiaux qu'ils utilisaient qui étaient spécifiques à leurs pays d'origine, même si on ne les trouve pas dans d'autres lettres de la Geniza. Une seule fois, un proverbe est donné comme étant utilisé en Tunisie ; l'auteur de la lettre résumée ci-dessus, p. 326, fait la remarque suivante : « Comment pourrais-je m'inquiéter d'une vingtaine de dinars, après ce que j'ai perdu à Kairouan. Ici, le proverbe dit : Si tout ce qui reste de votre nourriture est une miette, jetez-la dans la mer »[1].

Pour finir, les Tunisiens sont souvent reconnaissables à leurs noms. Les noms de famille comme Yijū, Sighmār ou Masnūt[2] indiquent clairement une origine berbère ou africaine ancienne, tandis que les noms de personne comme Labrāt, Limāt ou Dunash (principalement écrit *dnsh*) semblent appartenir à la même catégorie. Il y a d'innombrables noms se terminant en *ūn*, comme ʿAbdūn, ʿAllūn, ʿAzrūn, Barhūn, Fadlūn, Farhūn, Farjūn, Gannūn, Hakmūn, Hayyūn, Karmūn, Khalfūn, Nasrūn, Rabʿūn, Saʿdūn, Sahlūn, Samhūn, Saydūn, Shaqūn, Shaʿbūn, Shaʿyūn, Salhūn, Tibūn, Zaydūn. De même, il existe un certain nombre de noms communs de la forme *faʿ"ūl*, comme ʿAbbūd, Hassūn, Khallūf et ʿAllūsh[3]. Enfin, il y a des noms, à la fois en arabe et en hébreu, qui sont courants en Occident, mais si rares en Orient (avant que les Tunisiens ne l'inondent à partir du 1050 environ), qu'on doit supposer que leurs détenteurs étaient d'origine maghrébine; ainsi on retrouve le nom Maymūn sept fois dans un document très ancien provenant de la ville de Tunis[4], parmi quarante noms conservés, et Rahamīm (Hébreu pour « miséricorde ») trois fois, noms qui étaient presque [328] inconnus en Egypte à cette époque. En Occident, mais pas en Égypte, les filles portaient parfois les noms d'héroïnes bibliques, ce qui témoigne de l'ambiance plus cultivée de la Tunisie.

1. *Idhā lam yabqa min zādak illa haʿba, iṭrahhā fi 'l-babr.*
2. Le Professeur L. Galland de l'Ecole des Langues Orientales Vivantes, dans sa lettre, datée du 20 mai 1958, a gentiment attiré mon attention sur J. B. Chabot, *Recueil des Inscriptions Libyques* (Paris 1940), p. XIX, où les noms avec MSN reviennent vingt fois, avec deux cas de MSNT et un, particulièrement significatif, de MSNBT (n° 330). Ainsi nous avons l'origine libyenne du nom d'au moins une famille juive, attestée à la fois par divers documents de la Geniza et dans les sources littéraires, Samuel b. Nissim Masnūt étant l'auteur d'un commentaire bien connu sur Job et d'autres œuvres; cf. S. Buber in *Harkavy Jubilee Volume* (Saint-Pétersbourg 1908), p. 391, et *Qiryat Sepher 38* (1963), p. 287.
3. Signifiant «agneau» dans la langue vernaculaire locale (voir M. Beaussier, *Dict. Arabe-Francais*, Alger 1958, 5.v.).
4. TS 16. 177.

DES GENIZAS EN TUNISIE ?

J'aimerais conclure cette esquisse par un appel aux archéologues actifs dans les pays de l'ancienne Ifriqiya. Puisque les Juifs de Tunisie avaient couume de déposer jusqu'à leurs comptes et leurs lettres commerciales dans la Geniza du Vieux Caire, peut-être ont-ils fait localement de même. Il est possible qu'il y ait des endroits en Tunisie, à Alger et en Libye dont les conditions climatiques sont similaires à celles du Caire, c'est-à-dire favorables à la conservation du papier. Peut-être un jour, découvrira-t-on une Geniza en Afrique du Nord encore plus riche que celle du Caire sur un sujet identique à celui étudié ici.

NdT

a *Ismā'īlīs* ou Ismaéliens, membres d'un courant chiite qui apparaît au VIIIe siècle. →

b *Kitāma*, tribu berbère originaire de l'actuel Nord-Constantinois et de la Petite Kabylie, en Algérie. Ils sont attestés historiquement dès le début du IIe siècle par le géographe grec Ptolémée. Ils sont principalement connus pour avoir joué un rôle majeur lors du califat fatimide (909-1171). →

c Les *Fatimides* tracent leurs origines de Fatima, la fille du prophète Mahomet et épouse d'Ali ibn Abi Talib. La dynastie a été fondée en 909 par Ubayd Allah al-Mahdi, qui a commencé le mouvement en s'appuyant sur les tribus Kitamas. →

d S.D. Goitein s'explique le déclin de la Tunisie à partir de la fin du XIe siècle par des évolutions techniques plus que par des facteurs naturels ou politiques. (page 309) Il en évoque deux : des navires de plus gros tonnage, et des trajets de longue distance directs.

Sous cette forme sa supposition rencontre la conclusion d'Andrew Wilson d'après lequel « le commerce maritime n'a jamais disparu de la Méditerranée, mais le monde des VIIe à IXe siècles était un monde de voyages côtiers par de petits bateaux à gréement tardif, entre des ports qui étaient souvent une infrastructure héritée des époques précédentes. Ce n'est qu'au XIIe ou XIIIe siècles que de grands navires marchands à gréement carré de plusieurs centaines de tonnes ont recommencé à sillonner les routes maritimes libres avec une fréquence proche de celle qu'ils avaient dans l'Antiquité classique » (« Developments in Mediterranean shipping and maritime trade from the Hellenistic period to AD 1000 » in *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean,* Oxford Centre for Maritime Archaeology, Monograph Oxford Cent, Damian Robinson and Andrew Wilson (*eds*), 15-Jul-2011).

C'est là encore ce qui ressort des descriptions de S.D. Goitein, quoiqu'il fasse valoir la coexistence des routes maritimes de courte et longue distance. « Les routes commerciales au sein du monde arabe se caractérisaient par le chevauchement d'itinéraires à longue et à courte distance. Au cours du dixième siècle et de la première partie du XIe, la Tunisie et la Sicile formaient le centre de la Méditerranée, vendant les marchandises d'Orient à l'Occident et vice versa. Les ports tunisiens et siciliens apparaissent donc comme les terminaux de la plupart des lignes ayant leur origine en Egypte. En même temps, il y avait des navires qui opéraient directement entre Alexandrie et les ports des côtes atlantique et méditerranéenne de l'Espagne, tels que Séville, Denia et Almeria ». Il marque même la prédominance des routes à longue distance sur les courtes en arguant [qu']« elle pourrait avoir eu des raisons financières autant que nautiques » (*A Mediterranean Society*, vol. I, Berkeley, University of California Press, 1967. p. 212).

Cependant, en notant que « la partie particulièrement dangereuse du voyage était le moment où un navire tentait soit de passer en haute mer, soit de franchir les vagues côtières à son retour », S.D. Goitein extrait aussi des documents de la Geniza l'organisation côtière du cabotage médiéval en Méditerranée : « Les bateaux allant d'Alexandrie en Occident naviguaient longtemps à portée de vue du continent africain. Tout le long de la côte il y avait des postes de vigies, spécifiés dans de nombreux documents, qui transmettaient les positions des bateaux allant vers Alexandrie, d'où les représentants des marchands cairotes tenaient informées leurs relations commerciales » (*ibid*. p. 319).

Faute d'avoir pu ou su trouver dans l'oeuvre de S.D. Goitein plus de détails sur les transformations nautiques à l'origine du déclin de la Tunisie comme position

centrale, il me paraît que l'auteur a probablement dans l'idée le remplacement de la navigation à vue par la navigation à l'estime. →

e *tribus de Hilal et de Sulaym*.
« À suivre une longue tradition, l'envoi des tribus nomades arabes en Ifriqiya aurait été la réplique des Fatimides du Caire à la décision du Ziride al-Mu'izz de rompre ses liens de vassalité. Il s'ensuivrait ainsi que l'arrivée des Hilaliens remonterait à 1048. Il n'y a certes pas unanimité à accepter cette thèse, même si elle peut parfaitement satisfaire la logique de l'histoire. Une autre chronologie fait remonter cette rupture bien avant cette date et les premières victoires des Hilaliens remonteraient alors à cette époque antérieure.

Les Banû Hilâl suivis des Banû Sulaym – on a estimé à cinquante mille le nombre des guerriers et à deux cent mille le nombre des Bédouins quand ils arrivèrent – connus pour leurs pillages et que le calife fatimide avait relégués en Haute Égypte, furent lancés sur l'Ifriqiya (1051-1052). Des actes d'investiture des régions à occuper, villes et terres de parcours pour les nomades, véritables titres de propriété, furent distribués au nom des chefs de tribus. Munis de ces dotations territoriales – iqtâ' signifiant à la fois la pièce de terre et le droit de percevoir l'impôt sur les agriculteurs – par le calife fatimide, qui se considérait toujours comme le suzerain du pays rebelle, les émirs arabes à la tête de leurs guerriers, suivis de leurs familles et de leurs troupeaux, se mirent en route vers ce pays, cette Afrique romaine riche et fertile dont on gardait le mirage.

Pour enrayer cette avance, Al-Mu'izz décida de se lancer contre eux avec son armée. Mais il subit un désastre à Haydarân, près de Gabès. Kairouan, sa capitale, pourtant fortifiée, résista pendant cinq ans, mais finit par être occupée. Les boutiques pillées, les édifices publics abattus, les maisons saccagées, « rien de ce que les princes Sanhâja avaient laissé dans leurs palais n'échappa à l'avidité de ces brigands » (Ibn Khaldûn, Berbères, 1, 37). De toutes les cités de l'Ifriqiya, la plus cruellement éprouvée fut sans doute Kairouan. De nombreux habitants, étouffés par les exigences des Bédouins avaient pris le chemin de l'exil : l'Égypte, la Sicile, l'Espagne, Fès accueillirent des bandes de fugitifs. » (François Decret, « Les invasions hilaliennes en Ifrîqiya », in *Clio*, 2020) →

f *Almohades.*
« Dynastie berbère issue d'un groupe religieux formé au début du XIIe siècle, les Almohades renversent les Almoravides et leur succèdent à la tête d'un grand empire comprenant l'Afrique du Nord et l'Espagne musulmane. Leur nom arabe, *al-muhawwidûn*, fait référence à l'unité divine (*tawhîd*) qu'ils proclament, concept religieux objet de controverses importantes dans l'islam médiéval. » (Tatiana Pignon, « Les Almohades : une dynastie pieuse à la tête de l'Afrique musulmane. » in *Les clés du Moyen-Orient*, 2020.) →

g *al-Hākim.*
« Que la paix soit sur toi, Commandeur des croyants ! » Par ces mots, Hakim bi-Amr Allah, âgé de 11 ans, fut intronisé, le 14 octobre 996, au Caire, sixième calife de la dynastie des Fatimides. Un empire qui couvrait alors le Maghreb, l'Egypte, la Palestine et la Syrie. Les historiens de l'époque – et des siècles suivants – l'ont décrit comme « le Caligula du Moyen-Orient ».

Il inaugura son pouvoir par le meurtre de son *wasita* (tuteur) en l'an 1000. Ce premier homicide devait marquer le début d'un comportement imprévisible. « Il alternait accès de violence absolue et marques d'une générosité insensée, soufflant sans cesse le chaud et le froid afin de mieux maintenir son empire dans une terreur permanente ».

Sa fin reste un mystère. Sombrant de plus en plus dans la solitude, il passa ses derniers jours en méditation, tel un imam. Dans la nuit du 12 au 13 février 1021,

il disparut lors d'une promenade effectuée à l'est du Caire. (Marie de Bruchard, « Quand le calife chiite fou Al-Hakim régnait sur la Syrie », in *GEO*, 2020.) →

h *Gaon,* mot hébreu (pluriel : *geonim*). C'était, à l'origine, le titre porté par les chefs des académies de Sura et de Pumbedita en Babylonie. Les geonim étaient reconnus par les Juifs, de la fin du VI^e^ siècle au milieu du XI^e^ siècle, comme les plus hautes autorités en matière d'enseignement religieux. Au X^e^ et au XI^e^ siècle, le titre fut donné également aux chefs des académies de Palestine. Au XII^e^ et au XIII^e^ siècle, après la période gaonique au sens strict du terme, il fut étendu aux chefs des académies de Bagdad, de Damas et d'Égypte. Plus tard encore, il devint une distinction honorifique pour désigner un rabbin ou quiconque avait une grande connaissance de la Torah.

Salomon Ben Judah (mort en 1051), gaon palestinien et chef d'académie à Jérusalem et à Ramleh de 1025 à 1051. Il semble que R. Solomon était le fils d'une famille d'érudits de Fès. Il s'est marié dans la famille de Salomon b. Joseph ha-Kohen, qui l'a précédé dans le gaonat. →

i *responsa* / *fatawa*.
Les *responsa* sont les réponses des rabbins aux questions qui leur étaient posées. Ils servent de base à l'élaboration de codes halakhiques. La Halakha regroupe l'ensemble des prescriptions, coutumes et traditions collectivement dénommées « Loi juive ».

Une *fatwa* est, dans l'islam, un avis juridique donné par un spécialiste de la loi islamique sur une question particulière. En règle générale, une fatwa est émise à la demande d'un individu ou d'un juge pour régler un problème sur lequel la jurisprudence islamique n'est pas claire. Un spécialiste pouvant donner des fatwas est appelé un mufti. →

j *Abū Sa'd al-Tustarī* (décédé en 1048), financier et courtisan égyptien, était avant tout un marchand d'objets précieux et de bijoux, tandis que son frère Abū Naṣr Fadl était un banquier. Abū Sa'd a utilisé sa position à la cour pour aider les Juifs d'Égypte et de Syrie, alors sous le règne des califes fatimides. Les rabbanites ainsi que les Karaites se sont tournés vers lui pour obtenir de l'aide, de sorte la communauté il appartenait était une question discutée. Abū Sa'd a été assassiné en 1048 par des tueurs à gages de Sadaka b. Yūsuf al-Falāhī, juif converti à l'islam, qui avait été nommé vizir sur ses recommandations. Quant à son frère, financier de la cour et représentant de la communauté, a également été assassiné. →

k Les *Tāhertī* étaient une famille de marchands maghrébins active de 1010 à 1075. Avec les maisons d'Ibn ʿAwkal, d'al-Tustarī et de Nahray ben Nissim, les Tāhertī étaient, en termes de volume d'échanges, l'une des plus grandes et des plus puissantes exploitations mercantiles de leur époque. Alors que la plupart des activités commerciales impliquaient rarement des cargaisons dépassant la valeur de quelques centaines de dinars, les Tāhertī et leurs homologues investissaient régulièrement dans des marchandises valant plusieurs milliers de dinars ou plus. Ils étaient liés aux autres grandes maisons de marchands par le commerce, l'apprentissage et le mariage; leur réseau commercial comprenait également des musulmans. Ils exerçaient un grand pouvoir au sein de la communauté juive. Dans une lettre trouvée dans la Geniza du Caire de Mūsā ibn al-Majjānī au marchand Joseph ibn ʿAwkal à Fustat, Mūsā écrit que les Tāhertī constituent «un groupe uni qui parle d'une seule voix» (TS 12.218).

Leur nom de famille indique qu'ils étaient originaires de Tahert (aujourd'hui Tiaret) au Maghreb central (Algérie moderne). L'axe principal de leur commerce était le triangle reliant l'Égypte, la Sicile et l'Ifrīqiya - et parfois al-Andalus. →

l La famille *Ibn al-Majjānī*, connue par des sources documentaires dans la Geniza du

Caire, était active dans le commerce méditerranéen pendant la première moitié du XI^e siècle. →

m *Judah Ben Joseph* (fin 10e et début 11^e siècle), érudit talmudique de l'ère géonique. D'après des fragments de la Genizah et des poèmes élogieux écrits par Hai Gaon et par un poète anonyme, il paraît avoir été le commerçant le plus important de Kairouan, contrôlant les routes commerciales à travers la Méditerranée et vers l'Inde et avoir eu une influence considérable sur le gouvernement. Pendant la guerre, malgré l'interdiction faite aux navires de naviguer, sa marchandise était embarquée sur des navires de guerre royaux Avec Joseph b. Berechiah et Abraham b. Nathan, nagid de Kairouan, il assista les Juifs expulsés de Fez en 979/980 à la suite de la révolte des Beni Ziri contre les Fatimides. On pense qu'il a écrit un commentaire biblique. →

n *Hananel ben Houshiel,* rabbin et exégète tunisien du XI^e siècle (990-1053). Il est le fils de Houshiel ben Elhanan, savant juif originaire d'Italie devenu recteur du centre d'études de Kairouan, en Tunisie, aux débuts du XI^e siècle. Principalement connu pour son commentaire sur les Talmuds et pour avoir assuré la direction spirituelle de la communauté juive de Kairouan, aux côtés de Nissim ben Jacob, Hananel ben Houshiel est considéré comme faisant partie des premières autorités rabbiniques médiévales. →

o *Muhammad b. Ibrāhīm Ibn al-Thumna* (décédé en 454/1062) était un commandant provincial (*caïd)* indépendant de la Sicile musulmane après la déposition du dernier Kalbid, al-Hasan al-Samṣām al-Dawla, *émir* de Sicile en 444 /1052–3. L'île a ensuite été fragmentée en principautés concurrentes dirigées par des *caïds*, avec Ibn al-Thumna dirigeant Syracuse, Ibn al-Maklātī (décédé vers 431/1040) Catane, Abū Muhammad al-Hasan b. 'Umar Ibn Mankūd ou Mankūt (fl. V^e / XI^e siècle) Mazara et Trapani, et 'Abdallāh b. Alī b. Ni'ma Ibn al-Hawwās (décédé vers 454/1062) →

p *Joseph Ben Berechiah*, rabbin de Kairouan et un élève de Jacob bar Nissim (X^e siècle). Il entretint une correspondance scientifique avec Hai Gaon. →

q *Tari.*

« Lorsque les Arabes eurent, conquis la Sicile au cours du IX^e siècle, ils préférèrent frapper en fait de monnaie d'or, non pas, comme partout ailleurs, le dinar pesant 4,25 g. mais sa division le quart de dinar (*rubā'i*). dépassant juste 1.0g. Le *rubā'i* était connu en Italie du Sud. où il circula de façon répandue à partir des premières décennies du xe siècle, sous le nom de *tarenus* ou *tari*. Ce mot, dont la signification demeura une énigme pour les savants du XIX^e siècle, fut enfin interprété, presque en même temps, par S. D. Goitein et le regretté Samuel Stern : c'est le terme arabe «récent, frais». c'est-à-dire «récemment frappé», couramment, employé pour décrire l'état des pièces *rubā'i tari*, mais que, par méprise, les utilisateurs chrétiens prirent, pour le nom réel de l'espèce. » (Grierson Philip, Oddy William Andrew. « Le titre du tari sicilien du milieu du XI^e siècle à 1278. » in: *Revue numismatique*, 6^e série - Tome 16, année 1974. p. 123-134. →

r *Isaac ben Solomon* Israélien (vers 855–955 CE), à ne pas confondre avec Isaac Israélien le Jeune (un astronome espagnol, décédé en 1322 CE), a vécu la première moitié de sa vie en Égypte, avant de s'installer à Karouan, en Tunisie, entre les années 905 et 907. Isaac israélien a été médecin d'Ubayd Allah al-Mahdi, le fondateur de la dynastie fatimide d'Afrique du Nord, qui a régné de 910 à 934. En sa qualité de

médecin, Israël a écrit plusieurs traités médicaux qui étaient largement considérés dans le monde islamique et très appréciés dans les cercles scolastiques chrétiens. Ces ouvrages comprennent le *Livre des Fièvres*, le *Livre des Aliments et des Drogues* et le *Livre de l'urine*. →

s *Dunash Ibn Tamim* c.890–960), également connu sous le nom d'Adonim et Abu Sahl; Médecin, philosophe et chercheur nord-africain. Dunash était un étudiant de Yitshaq israélien, et il a été médecin à la cour de Kairouan. →

t *Al-Muizz ben Badis* a été le troisième émir ziride régnant en Ifriqiya (1016-1062). →

Annexes

S.D. Goitein, *A MediterraneanSociety, The Jewish Communities of the World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza,* vol. i : Economic Foundations. Berkeley, University of California Press, 1967. Extraits

En bleu, les routes maritimes.

iii – Le monde commercial et financier :
E. *Marchandises, Routes commerciales et Prix*

[212]

...

Routes commerciales et volume du commerce. - En ce qui concerne les routes commerciales les limitations étaient encore plus prononcées. Les Rūm[a] - Byzantins, Italiens et autres - étaient des clients de première importance pour les marchandises vendues sur les marchés de Syrie, d'Egypte, de Tunisie et de Sicile. En règle générale, cependant, c'étaient les Européens qui venaient sur ces marchés, et non les commerçants arabophones qui transportaient les marchandises en Europe. Il y a des références éparses à des voyages d'affaires à Constantinople, Salerne, Amalfi, Gênes, Marseille et autres villes chrétiennes, ainsi qu'aux « pays des Rūm » en général, mais il est clair que de tels voyages n'étaient ni réguliers ni effectués par un grand nombre de marchands. Quant aux exportations d'Europe, il était peut-être naturel que le bois ait été transporté en Egypte sur des bateaux vénitiens, génois et amalfiens. Les textiles et les plantes médicinales byzantines, tous deux mentionnés si souvent dans la Geniza, étaient importés par des commerçants spécialisés dans ces articles autres que les juifs. À toutes fins utiles, les marchands juifs arabophones de la région méditerranéenne (à l'exception peut-être de ceux de la Sicile et de l'Espagne) étaient confinés au royaume de l'islam. Ils étaient reliés à leurs coreligionnaires en Europe par des liens de culture générale, de religion et de philanthropie (étendus par les premiers aux seconds), mais non par des relations commerciales de quelque importance que ce soit. Les commerçants européens avec qui les marchands de la Geniza traitaient étaient exclusivement des chrétiens[11].

Les routes commerciales au sein du monde arabe se caractérisaient par [212] le chevauchement d'itinéraires à longue et à courte distance. Au cours du dixième siècle et de la première partie du xi[e], la Tunisie et la Sicile formaient le centre de la Méditerranée, vendant les marchandises d'Orient à l'Occident et vice versa. Les ports tunisiens et siciliens apparaissent donc comme les terminaux de la plupart des lignes ayant leur origine en Egypte. En même temps, il y avait des

11. Pour les références au commerce avec l'Europe, cf. Index [s.v.] Europe(ans), Rūm.

navires qui opéraient directement entre Alexandrie et les ports des côtes atlantique et méditerranéenne de l'Espagne, tels que Séville, Denia et Almeria. Une lettre malheureusement fragmentaire de la Geniza fait référence à une ligne apparemment directe entre Alexandrie et Bijāya (Bougie) dans l'actuelle Algérie.[12]

La caravane Sijilmāsa, du nom de son port de départ du désert marocain[b], qui servait également de terminal pour le trafic saharien, passait par Qayrawān[c] en route vers l'Égypte. Quelques jours après son départ, une autre caravane (d'après une lettre) partit pour l'Egypte depuis la capitale tunisienne. Sūsa[d], le port du nord de la Tunisie, où étaient fabriqués les fameux tissus Susi, et Sfax, débouché de l'huile d'olive cultivée dans le sud, faisaient normalement le commerce avec des pays plus éloignés via al-Mahdiyya, le port de la capitale qui, depuis 1057, a servi de capitale elle-même. Pourtant, on trouve des navires naviguant directement d'Egypte vers ces petits ports et livrant des marchandises que les marchands de la capitale devaient y acheter. La ville de Tunis, d'importance limitée au XI[e] siècle, avait une ligne directe vers Alexandrie et servait de terminal pour une route caravanière partant de Tripoli, en Libye, en acheminant par bateau les marchandises reçues vers Palerme, en Sicile. Tripoli, elle-même ville maritime importante, était le plus souvent contournée par les navires allant en Occident, ce qui ressort à maintes reprises dans la Geniza. Dans une lettre, cependant, on apprend qu'en un seul jour quatre bateaux quittèrent Alexandrie pour Tripoli. Les plus petits ports entre Alexandrie et la Tunisie, comme Tobrouk (que la Seconde Guerre mondiale a rendu célèbre), Barnik (l'ancienne Berenike) ou Syrta, n'étaient touchés par le trafic international que lorsque les navires étaient en difficulté ou pour une autre raison particulière. Barqa, la capitale de l'est de la Libye (comparable à Benghazi aujourd'hui) occupait une position intermédiaire entre Tripoli et les petits ports[13].

La côte syro-palestinienne, qui s'étend de Suwaydiyya[e], le port d'Antioche, au nord, à Ghaza au sud, est représentée dans la Geniza par quatorze ports, dont Ascalon, Acre, Tyr, Tripoli (Tarābulus), et al-Lādhiqiyya[f] était le plus important. Ici encore, on a ce chevauchement des lignes à courte et longue distance. Dans une lettre, envoyée

12. JTS Geniza Misc. 13, l. 10, et verso, l. 2. Pour les sources de ce paragraphe et des deux suivants, cf. aussi chap. I et IV, *passim*.

13. Sfax-Alexandrie : TS 13 J 25, f. 9, l. 13, *Nahray* 181 ; TS 10 J 10, f. 25, l. 3, *Nahray* 192 ; Bodl. MS Heb. a 3 (Cat. 2873), f. 13. l. 60*. TS 10 J 4, f. 2, l. 9-10, *Nahray* 184 ; Tunis-Alexandrie : ENA 2747, f. 5. Syrte : TS 13 J 23, f. 18, l. 15. D'autre références au ch. IV.

d'Alexandrie à Tyr, l'auteur demande d'abord au destinataire de donner certaines instructions à un jeune homme qui arrivait en *'ushārī*, ou bateau du Nil, dans ce port et, ensuite, de se diriger vers le nord – ou comme on disait en ce temps, de « descendre » – vers Tarābulus. Il rapporte également : «Un certain nombre de navires sont arrivés d'al-Lādhiqiyya et également de Damas qui ont été chargés à al-Lādhiqiyya », déclaration qui implique bien sûr que ces navires n'avaient pas fait escale àTyr sur leur chemin vers l'Égypte, Une lettre venant d'Alexandrie est écrite à bord d'un navire naviguant vers al-[213]Lādhiqiyya la nuit précédant son départ[14].Une lettre, demandant anxieusement au sujet des « navires Acre » qui pourraient peut-être amener des femmes prisonnières, suppose que les navires avaient quitté ce port[15]. Une annonce d'Alexandrie indiquant que cinq bateaux étaient arrivés de Suwaydiyya, transportant des noix de galle, du jujube, des raisins secs, des noix, du sumac et de la gomme adragante, et en précisant les prix obtenus par ces produits «nordiques», donne également l'impression que ces bateaux n'avaient fait escale dans aucun des treize ports syro-palestiniens et égyptiens (Damiette, Tinnīs, Rosetta) qui se trouvaient entre le port d'Antioche et la capitale maritime de l'Égypte. Sinon, comme d'habitude, une déclaration aurait été faite à cet égard[16].

Les lignes de trafic à longue et courte distance existant côte à côte sont naturelles pour nos techniques modernes de transport. Pour le Moyen Âge, c'est remarquable. Les considérations nautiques et autres considérations techniques sont examinées dans le chapitre suivant. Ce qui appelle ici un commentaire, c'est que l'organisation même du commerce était favorable à ce dédoublement. Au vu des moyens de locomotion maladroits disponibles à cette époque, on se demande pourquoi simplement les Marocains ne transportaient pas leurs marchandises à Qayrawan et ne les expédiaient pas en Orient avec les caravanes de Tunisie. Évidemment, le volume du commerce entre le Maroc et l'Egypte était, au moins quelquefois, suffisant pour rendre rentable l'établissement d'une ligne caravanière directe entre Sijilmasa et le Caire. Il devait aussi y avoir suffisamment de marchands en Égypte qui avaient des relations avec l'Espagne et le Maroc, à l'exclusion de la Tunisie et de la Sicile, pour justifier l'établissement de lignes maritimes directes entre Alexandrie et les ports d'Espagne. Certainement le grand négociant indien Halfon b. Nethanel[8] était un marchand de ce type.

14. TS 8 J 20, f. 2, l. 11, et verso, l. 4 ; TS 12.369, haut, *Nahray* 165.
15. TS 20.138 : *marākib 'akka*.
16. TS Arabic Box 18(1), f. 164.

Plus de trente lettres dans ses archives le montrent actif en Espagne et au Maroc, mais nulle part dans sa longue correspondance, comprenant environ soixante-quinze articles, il n'y a d'allusion à son séjour en Sicile ou en Tunisie[17]. Quand une lettre d'Alexandrie, écrite vers 1065, informe son destinataire que sur un navire arrivant de Denia (Espagne) il n'y avait pas un seul voyageur juif et que ni ce navire ni celui venant d'Almeria ne transportaient de marchandises pour lui (avec en addition, « que Dieu ne contrarie pas vos efforts »), on a l'impression que de tels événements étaient exceptionnels. Environ cent vingt ans plus tard, Maïmonide fait remarquer dans un responsum que les Juifs, même les savants, étaient des passagers réguliers sur les bateaux faisant la navette entre Séville et Alexandrie[18].

Pourtant, à de très rares exceptions près, la Geniza n'a conservé aucune lettre expédiée directement en Égypte depuis l'Espagne ou le Maroc[19]. (Halfōn a reçu sa correspondance « occidentale » tandis qu'il y était et l'a transportée avec lui en Égypte.) Cette absence pourrait avoir eu ses raisons en partie dans des circonstances spécifiques (étudiées ci-dessus, p. 21). Dans une large mesure, cependant, elle pourrait aussi trouver son explication dans la technique du commerce de l'époque. Seuls les plus gros marchands s'engageaient dans le commerce à longue distance avec tous les risques qu'il impliquait. Ceux de la base, [214] qui forment la masse des gens de la Geniza, voyageaient d'un grand empire à l'autre et ne se déplaçaient que lorsqu'ils n'étaient pas en mesure de vendre ce qu'ils avaient ou d'acheter ce qu'ils recherchaient. Les Andalous vendaient leur soie ou leur cuivre et les nombreux autres produits de leur pays en Tunisie et y achetaient du lin, des épices et d'autres marchandises qui venaient d'Egypte et de Syrie. Un sujet récurrent dans la correspondance commerciale de la Tunisie était de savoir s'il fallait vendre localement les marchandises importées d'Espagne ou les acheminer vers l'Égypte, et vice versa[20]. Les occidentaux faisaient normalement des affaires en Basse-Égypte et en Palestine et en Syrie.

17. Pour Halfōn, cf. *India Book*, chap. iv. Halfōn a été en Espagne à plusieurs reprises. Une fois, alors qu'il souhaitait visiter primitivement le Maroc, son bateau a fait escale au port espagnol d'Almeria avant de se rendre au Maroc.

18. TS 8 J 20, f. 2,11. 6-9, cf. n. 14 (la lettre a été écrite à une époque de famine et de troubles en Egypte, ce qui explique pourquoi les marchands espagnols n'étaient pas impatients d'y visiter ou d'y envoyer des marchandises); Maimonides, *Responsa*, II, 576.

19. Cf. la lettre depuis Tlemçen (Tilimsān), Algerie ouest, TS 8 J 22, f. 23*.

20. Par exemple, OK 13 * (l'auteur a vendu de la soie provenant d'Espagne et du bois du Brésil envoyé envoyé d'Egypte à Qayrawān contre les instructions de son partenaire) et TS 8.12, l.6 (l'auteur a envoyé des perles en Espagne, parce que le marché en Tunisie n'était pas bon).

Quand ils ne réussissaient pas, ils se déplaçaient plus loin, à Jedda [h], le port de La Mecque ou en Haute-Égypte et au Yémen [21]. Les marchandises qui ne pouvaient être vendues dans les villes d'Égypte étaient transportées vers les villes du Rif, ou à la « campagne ». Les fournitures restantes des transactions à Tyr étaient expédiées dans le grand port le plus au nord de la côte syro-palestinienne, al-Ladhiqiyya. Et quand l'été était mauvaise à Alexandrie, chacuna emballait ses marchandises et se rendait en Occident [22].

Jusqu'à présent, nous n'avons considéré que les principales routes commerciales. Il y en avait d'autres mais elles n'étaient utilisés que par une minorité des gens représentés dans les papiers de la Geniza. Il y avait un trafic entre Chypre et la côte syro-palestinienne et l'Égypte, ainsi qu'entre l'Égypte et les trois principaux ports de la rive sud de l'Asie Mineure, à savoir (d'est en ouest) : Tarse, ville natale de Paul ; Seleucia, aujourd'hui Silifke; et Anţalya, l'ancienne Attaleia, aujourd'hui Adalia. Deux navires d'Antalya, un avec sept juifs à bord et un avec dix, ont été capturés par des pirates musulmans à peu près au même moment, de sorte que le trafic a dû être plutôt animé, du moins pendant la période concernée (vers 1028). Une lettre parle d'un voyage d'Egypte à Constantinople via Jaffa, Rhodes et Chios, mais le voyage, plutôt que de suivre une route régulière, aurait pu être occasionné par des opérations militaires. Une lettre décrivant un voyage en bateau depuis l'Égypte via Constantinople et la Crète jusqu'à Amalfi en Italie semble également impliquer que l'itinéraire n'était pas courant. Le grand port grec de Salonique est évoqué à plusieurs reprises, mais d'une manière qui trahit il n'y avait pas beaucoup de commerce entre lui et l'Egypte, du moins en ce qui concerne les marchands qui nous ont laissé leurs papiers dans la Geniza. Les routes maritimes vers les villes d'Italie et du sud de la France étaient de première importance, mais, je le répète, n'étaient pas fréquentées par les Juifs de la Méditerranée orientale. Le sud de la France est devenu encore plus visible dans la Geniza au XIII[e] siècle, mais ce sont alors les Juifs français qui se sont rendus à l'Est plutôt que les Juifs orientaux faisant du commerce avec l'Ouest [23].

21. Pour Jedda et les autres, cf. *India Book* 158. Bien sûr, il y avait aussi des commerçants professionnels indiens qui sont partis intentionnellement de la Méditerranée occidentale pour le Yémen et l'Orient.

22. Rif : souvent. Tyre : JNUL f. 1, l. 2, 10, *Nahray* 23. Alexandrie : Bodl. MS Heb. a 3 (Cat. 2873), f. 23, l. 36-41.

23. Chypre et Tarse : Philadelphia, University Museum, E.16522, cf. *JQR,* 49 (1958), 48 ff. Soie de Chypre achetée à Tripoli, Liban : TS 8 J 19, f. 27, l.9 et marge*. Seleucia, Rhodes, Chio, etc : S. D. Goitein, "A letter from Seleucia (Cilicia)," *Speculum*, 29 (1964), 298-303*. Antalya : voir la discussion in Z. Ankori, *Karaites in Byzantium* (New York, 1959), p. 46-49. TS 13 J 14, f. 20, ed. Mann, II, 87, était de la même personne, et, comme les contenus l'indiquent, était écrit peur après la lettre résumée in Mann, I, 88-89. Amalfi : TS 8 Jal,f. 5

NdT

a *Roumi*, Emprunté à l'ar. *rūm* « romain (du Bas-Empire), byzantin, grec orthodoxe; par extension, chrétien européen ». →

b Durant tout le Moyen Âge, la cité de *Sijilmâsa*, dans la palmeraie marocaine du Tafilalet, fut la principale porte du commerce avec l'autre rive du Sahara, où fleurirent les royaumes africains du Ghâna et du Mâli. De nombreux documents témoignent de l'importance de cette ville, carrefour commercial où s'activaient des marchands du Maghreb et d'Égypte, arabes, berbères et juifs. Disparue dans le courant du XVe siècle à cause du déplacement des grandes routes transsahariennes, la ville conserva suffisamment de prestige dans les mémoires locales pour que ses ruines soient postérieurement investies de multiples lieux sanctifiés, cimetières musulmans et juifs ou encore mausolées de personnages pieux. Aujourd'hui, les fouilles du site, conduites par une équipe franco-marocaine, commencent à dessiner l'image d'une cité aux multiples visages, une ville de terre multipolaire, souvent pillée, plusieurs fois rebâtie dans le paysage oasien qu'elle a contribué elle-même à transformer. (François-Xavier Fauvelle, *Traces* (CNRS), Université de Toulouse Jean-Jaurès). →

c Kairouan. →

d Sousse. →

e *al-Suwaydiyya*, (turc moderne *Samandağ*), de nos jours ville importante qui se trouve à 26 km au Sud-ouest d'Antakya (Antioche) non loin de la Méditerranée, à 5 km au Nord du fleuve Oronte. Au Moyen Âge, lorsque al-Suwaydiyya apparaît dans les textes, le nom s'applique apparemment au port qui se trouve sur la rive Nord du fleuve, à son embouchure. Les Croisés l'appelaient Soudin, ou Port Saint-Siméon, du nom de saint Siméon Stylite le Jeune…→

f *Lattaquié* ou Latakieh, en arabe *al-Lādhiqiyya.* Port de Syrie, chef-lieu de province, sur la Méditerranée, sur le site de l'ancienne Laodicée. →

g *Halfon Ben Nethanel Ha-Levi Abu Saï'd* (XII[e] siècle), riche homme d'affaires en Égypte. Les affaires d'Halfon s'étendaient de l'Inde et du Yémen à l'Espagne. De nombreuses lettres témoignant de sa générosité et de sa richesse, qui lui furent adressées des parties les plus éloignées de la diaspora juive, ont été trouvées à la Geniza du Caire. Il était un ami proche de Judah Halevi, qui semble également avoir été son parent. Certaines des lettres envoyées par ce dernier à Halfon ont été conservées. Il semble que les contacts entre eux datent de l'époque de la visite d'Halfon en Espagne pour régler des affaires personnelles. Halevi écrivit alors des poèmes et des lettres en son honneur. Lorsqu'il se rendit à Erez Israël, Halevi séjourna chez Halfon au Caire de 1140 à 1141. L'un des frères de Halfon était R. Moses b. Nethanel, l'av bet din du tribunal du gaon Mazli'ah b. Solomon Ha-Kohen. →

h *Jedda* est la graphie anglaise de *Djeddah* jusqu'en 2007. Djeddah est la deuxième ville d'Arabie saoudite et un grand centre de commerce, située sur les bords de la mer Rouge. Elle est considérée comme la porte des lieux saints de La Mecque et de Médine depuis 647 lorsque le calife Othmân ibn Affân transforme ce qui était un petit village de pêcheurs en place stratégique pour le commerce maritime et le transport des fidèles venus effectuer le pèlerinage. →

IV, 8 – Voyage et Navigation :
8. *En Haute Mer*

[318]

La prédominance dans le commerce international des routes à longues distances sur les courtes est traitée ci-dessus (p. 211-213). On doit y ajouter quelques éléments en ce qui concerne la navigation. Lorsqu'un bateau est décrit comme étant arrivé, par exemple, à Alexandrie en provenance d'al-Mahdiyya, ou de Palerme, ou de Tyr (Liban), cela signifie qu'il avait fait ce voyage directement sans sauter d'un mouillage à l'autre le long de la côte. Dans certains cas cela est expressément déclaré, bien entendu seulement lorsque des circonstances particulières y ont incité l'auteur. Ainsi le cousin de Nahray b. Nissīm[a] lui rend compte d'Alexandrie, à une époque où un seul navire était arrivé d'al-Mahdiyya et aucun de Tripoli ou de Sfax, et où il se rendait tous les jours sur le littoral pour chercher les arrivées de ces ports : « Cette semaine, il y a eu un navire espagnol en provenance d'Espagne, à savoir de Denia[b], dans lequel un certain nombre de nos amis ont voyagé [il en nomme quatre]. Ils ne sont pas entrés dans al-Mahdiyya et n'ont aucune nouvelle à cet égard... Il est arrivé des navires de Gênes et d'autres endroits roumis, et trois autres navires sont attendus d'Espagne »[40]. Vers 1140, un Juif italien écrit qu'il y a un grand navire qui, avec un vent favorable, couvrirait la distance de Tripoli (Libye) à Séville en huit jours et sans terre en vue sur cette route. Ceci concorde avec un poème de Juda ha-Levi sur son voyage d'Espagne en Égypte la même année, où il se plaint que nulle part il n'y avait de terre en vue[41] . Une fois, lorsqu'en raison d'action ennemie, les navires en direction de la Tunisie furent retenus dans le port d'Alexandrie, un marchand d'al-Mahdiyya conseilla à son représentant dans ce port de reconditionner les envois en balles de demi-taille et de les envoyer via Barqa (Libye), c'est-à-dire dans des bateaux plus petits naviguant le long de la côte[42]. Lorsqu'un

40. TS 10 J 16, f. 17, l. 4-5, 8-23, *Nahray* 37.

41. TS 16.54, l. 50 *. *Diwan des. . . Jehuda ha-Levi*, éd. H. Brody (Berlin, 1897), II, 169.

42. Bodl. MS Heb. a 2, f. 17, l. 12-13 *. La signification pourrait également être que pendant la moitié du trajet (d'Alexandrie à Barqa), les marchandises devraient être transportées à dos de chameau.

navire était contraint par une [319] urgence de faire escale dans un port intermédiaire, la lettre y référant fournissait une explication appropriée.

Cette prédominance des routes directes à longue distance, qui contredit peut-être nos idées de la navigation médiévale, pourrait avoir eu des raisons financières autant que nautiques. Les marchands voulaient éviter les retards et les coûts supplémentaires – douanes, etc. – causés par l'entrée dans trop de ports en chemin. De plus, du moins pour Alexandrie, on sait qu'une partie particulièrement dangereuse du voyage était le moment où un navire tentait soit de passer en haute mer, soit de franchir les vagues côtières à son retour. Il était courant pour les navires de cotoyer le désastre ou de sombrer à proximité même du phare d'Alexandrie. Ceci est connu depuis l'époque pré-islamique et reflété à nouveau dans la Geniza. Un document juridique important (daté de 1143) traite d'un marchand juif étranger « qui s'est noyé près d'Alexandrie », alors que ses marchandises pouvaient être sauvées[43]. Deux navires se rendant en Sicile ont été contraints de larguer une centaine de balles de cargaison *taht al-manāra*, « juste sous le Pharos ». Ici encore, les marchandises pouvaient être sauvées, mais l'avance payée pour le fret était perdue : une fois qu'un navire avait passé le phare, le droit maritime considérait qu'il avait atteint le large (début du XIe siècle)[44]. L'épouse et d'autres proches de l'historien tunisien Ibn Khaldūn, en route de Tunis vers Alexandrie pour rejoindre le chef de famille qui avait émigré plus tôt en Égypte, périrent en mer juste à l'extérieur du port (en 1384)[45]. Le danger couru par les navires franchissant les vagues côtières existait aussi en mer Rouge et dans l'océan Indien.

Afin de minimiser les périls de l'hostilité de la nature et des hommes, les bateaux partant sur de plus longues distances naviguaient normalement en groupes. Souvent, cependant, ces groupes étaient scindés par les forces mêmes auxquelles ils avaient essayé de résister. Aussi, lit-on souvent au sujet des bateaux arrivant seuls qu'ils ont laissé derrière eux ceux en compagnie desquels ils étaient partis. Des exemples des deux cas ont été cités ci-dessus et d'autres suivent ci-dessous.

Les bateaux allant d'Alexandrie en Occident naviguaient longtemps à portée de vue du continent africain. Tout le long de la côte il y avait des postes de vigies, spécifiés dans de nombreux documents, qui transmettaient les positions des bateaux allant vers Alexandrie, d'où les

43. G. R. Monks in *Speculum*, 28 (1953), 356-360; TS 13 J 3, f. 4, l. 3 +*.

44. TS 10 J 19, f. 19, l. 7-23+, une lettre adressée à Ibn ʿAwkal.

45. Franz Rosenthal, *Ibn Khaldūn, The Muqaddimah* (New York, 1958), I, lxii.

représentants des marchands cairotes tenaient informées leurs relations commerciales. Puisque les bateaux étaient mentionnés dans ces lettres par leur nom, c'est qu'ils devaient être reconnaissables à une certaine distance. Normalement, un tel rapport se concluait par la remarque que les bateaux étaient sortis de la vue et avaient atteint la haute mer, ou n'y étaient pas arrivés. Cette « sortie de la vue », ou « passage », *ta'diya*, comme on l'appelait, terme très fréquent, est rapporté avec un sentiment de soulagement plutôt que d'inquiétude. Le point de « passage » était au moins à une journée de navigation à l'ouest de Tobrouk[46].

De même, les bateaux arrivant d'Espagne ou d'autres pays de l'Ouest étaient signalés à Alexandrie dès qu'ils étaient aperçus des [320] vigies sur la longue côte nord-africaine de l'Egypte, et les marchands d'Alexandrie transmettaient cette information à leurs amis au Caire. On le faisait en particulier lorsque les navires étaient en retard en raison des vents défavorables soufflant de l'est. Dans une lettre écrite le lendemain du Grand Pardon (qui tombe principalement dans la seconde moitié de septembre), on lit ceci : « Personne n'est encore arrivé d'Occident sauf le navire d'Espagne dans lequel Makhlūf b. Musa al-Nafusi[47] voyageait. Un autre navire en provenance d'Espagne est attendu. D'al-Mahdiyya, personne n'est encore arrivé. Quant aux navires aperçus, on a reçu des lettres de nos coreligionnaires [aux points d'observation] indiquant qu'ils vont bien. Ils sont maintenant à Bandariyya en attente de la délivrance par Dieu [c'est-à-dire qu'ils ont dû jeter l'ancre en attendant un changement de vent]. Je prie Dieu qu'il puisse les délivrer »[48]. Les événements comme celui rapporté ici étaient très courants (voir ci-dessous, *passim*). Même sur le court tronçon entre Tinnīs et Jaffa, après sept jours de vent d'est, un bateau a dû faire escale dans le port intermédiaire d'Ascalon afin d'éviter d'être chassé vers l'ouest[49].

« Un petit ver sur une esquille » — c'est ainsi que, selon un dicton arabe et un verset d'un poème hébreu — un voyageur du XI^e^ siècle se sentait quand il était en haute mer dans sa frêle embarcation[50]. Bien entendu, la plupart des marchands dont les lettres sont conservées

46. TS 12.366, l. 10 ; TS 13 J 26, f. 8, l. 21, 23; très fréquent in *Nahray*, par exemple, TS 13 J 19, f. 27, l. 17+; TS 12.388+. Les «navires aperçus» (*al-marākib al-mubṣara*) : BM Or 5542, f. 15, l. 9+; Bodl. MS Heb. D 65 (Cat. 2877), f. 17, l. 12. Les noms de toutes es postes de vigies que j'ai notés se retrouvent in *Nahray*.

47. que j'ai récemment identifié comme étant le surveillant des navires du sultan qui a écrit TS 24.78 +*.

48. ULC Or 1080 J 178, marge, haut et verso (vers 1100).

49. TS 10 J 20, f. 4,1,5 (environ 1060).

50. *Dūdī 'alā 'ūdī*. Le vers est tiré du poème de Samuel ha-Nagid, éd. J. Schirmann, Hebrew tiré du poème de Samuel ha-Nagid, éd. J. Schirmann, *Hebrew Poetry in Spain* (voir ci-dessus, p. 477, n. 13), p. 82 l. 49.

au Caire dans la Geniza étaient des voyageurs aguerris qui n'étaient pas très sentimentaux sur les tribulations endurées en mer. Ainsi, dans une lettre envoyée en Espagne d'Alexandrie, l'auteur dit ceci : « Je suis arrivé à Alexandrie sain et sauf, après avoir connu des épreuves et des souffrances, qui prendraient trop de temps à décrire. Nous avons failli périr, mais le Créateur dans sa miséricorde et sa bonté nous a sauvés[51]. Un autre marchand, après avoir accompli le même voyage, déclare simplement : « Dieu a décrété mon arrivée à bon port » [52]. Un voyage longeant la côte palestinienne pouvait, comme nous allons le voir, être parfois très rude. Un docte, qui avait eu une telle expérience désagréable, écrit à ses amis en Egypte : « En mer, j'ai enduré de grandes épreuves, mais Dieu a accordé le salut en vertu de son nom. »[53].

Parfois, cependant, les lettres de la Geniza sont plus spécifiques quant aux dangers ou aux catastrophes encourus en mer. Le compte rendu suivant est tiré de la description d'un voyage le long des côtes libanaises et palestiniennes fin octobre ou début novembre :

> Nous avons mis les voiles [à Tyr] pour Jaffa, le port de Ramle[c]. Cependant, un vent s'est levé contre nous depuis la terre. Il s'est transformé en tempête et nous a chassés au milieu de la mer, où nous sommes restés quatre jours, abandonnant toute espérance de vie. Nous étions sans voiles ni rames et le gouvernail était cassé. De même, les vergues ont été cassées et les vagues sont entrées en trombe dans la barge (qārib). Réalisant que notre bateau n'était qu'un un simple bateau fluvial ('ushāri), petit comme un bac, nous avons crié : « Allah, Allah ». Nous avons jeté une partie de la cargaison par-dessus bord et j'ai abandonné tout espoir pour moi et tout ce que j'avais avec moi. J'ai consacré un dinar du produit des textiles. Enfin, par la grâce de Dieu, [321] nous sommes arrivés à Césarée; cependant, mes vêtements et mes biens étaient trempés. Je n'ai pas trouvé d'endroit pour étendre mes affaires à sécher. J'ai donc élu domicile à la synagogue, où je suis resté cinq jours[54].

Les frêles embarcations côtières forment le sujet d'une autre description frappante des difficultés en mer.

> Ceci pour vous informer que je suis arrivé sain et sauf [à Tripoli sur la côte libanaise] après un voyage de huit jours.... L'eau s'est infiltrée dans le navire et J'ai actionné les pompes[55] dès le jour même de notre départ

51. Bodl. MS Heb. c 28 (Cat. 2876), f. 31, l. 5-8, *India Book* 99.
52. Bodl. MS Heb. d 66 (Cat. 2878), f. 52*.
53. TS 13 J 36, f.6.
54. TS 8 J 19, f. 27, l. 3-8+.
55. Le manuscrit est endommagé et extrêmement pâle. Je lis *'nṬly'* (grec *antlia*), «l'eau pénétrant dans un navire et la pompe utilisée pour la vider». (Cf. Samuel Krauss, *Griechische und Lateinische Lehnwörter in Talmud...* [Berlin, 1899], II, *71a*; S. Fraenkel, *Die Aramäischen Fremdwörter im Arabischen* [Leiden, 1886], p. 65-66).

> d'Alexandrie. Chaque homme devait écoper cinquante seaux d'eau par roulement, chaque seau ayant la taille d'un demi-baril byzantin. Notre tour est venu deux ou trois fois pendant un jour et une nuit. Abu 'l-Faraj b. Joseph, l'Espagnol, a également pris son tour. Dieu merci, nous sommes arrivés sains et saufs, mais une grande quantité de lin a été mouillée et les marchands se sont disputés avec le propriétaire du bateau jusqu'à ce qu'il remette une partie du prix. Mon propre lin n'a été que peu endommagé par l'eau, environ cinquante livres sur un total de deux balles, ce qui est vraiment négligeable[56].

Le naufrage d'un grand navire en route de la Sicile à Alexandrie avec 400 passagers à bord (cf. p. 315 ci-dessus) est décrit en détail dans une lettre en hébreu. Après une tempête, qui a duré trois jours, le navire a commencé à écoper l'eau et la mer y a fait irruption de toutes parts. Tous les efforts pour le maintenir à flot en pompant et en jetant une partie de la cargaison par-dessus bord ont été vains. Les passagers ont supplié le capitaine de virer vers le continent, ce que ce dernier était apparemment réticent à faire. Dès que le navire a touché le sol, il s'est cassé en morceaux, « comme on casse un œuf avec ses mains ». Les passagers tombèrent « les uns sur les autres », mais beaucoup furent submergés et couverts par les débris du navire. L'auteur de la lettre et ses deux compagnons de voyage, restés sur l'épave, furent avisés de la quitter rapidement et de se sauver en saisissant un morceau de bois. La lettre n'indique pas le nombre de vies perdues. Sur un navire en route de Tripoli, en Libye, vers Séville, moins d'un dixième fut sauvé. Dans un autre cas, lorsque trois navires d'un convoi qui en comportait cinq sombrèrent et que toute la cargaison, y compris les bagages légers, fut perdue, seulement un passager sur dix connus du chroniqueur du naufrage mourut. Cette catastrophe est qualifiée d'exceptionnelle et on n'en retrouve pas souvent de semblables ailleurs. On entend couramment parler de la perte d'un ou deux navires dans un convoi plus important[57]. Dans les listes memorielles commémorant les ancêtres et autres parents décédés d'un donateur, la remarque «emporté dans sa jeunesse» est courante, mais la mention « noyé dans la mer »ne l'est pas[58].

La grande fréquence des références à la navigation dans les documents et la rareté relative des rapports sur les naufrages incitent à penser que les embarcations au moyen âge n'étaient pas complètement inadaptées à leur tâche. D'un autre côté, il convient de noter que des

Jusqu'à présent, je n'ai pas trouvé ce terme dans un dictionnaire arabe.

56. TS 12.241, l. 4-11, *Nahray* 215.

57. TS 12.114[+]; TS 16.54[+]; DK XI, cf. ci-dessous, p. 481 n. 12, 13.

58. TS K 15, f. 68*v*, col. I, l. 22 (un jeune homme). Le recto uniquement ed. S. D. Goitein in *Tarbiz*, 33 (1964), 182-184.

remarques telles que « tous les navires sont arrivés sains et saufs » ne sont pas non plus très fréquentes[59].

Dans des circonstances spéciales et avec de la malchance, un désastre pouvait survenir [322] même sur un trajet très court comme celui d'al-Mahdiyya à Palerme. Un commerçant tunisien respectable, en route de Tunisie pour l'Égypte via la Sicile, a vécu cette expérience :

> Lors de mon voyage en Sicile, j'ai été dépassé par des événements dont je n'ai jamais été témoin. Une grande tempête nous a saisis en mer et nous avons été forcés de débarquer sur une île appelée al-Ghumūr[60]. Nous y sommes restés vingt jours sans autre nourriture que des orties. Quand nous l'avons quittée, nous n'avions plus l'aspect d'êtres humains. Les mers nous tourmentèrent pendant trente-cinq jours[61] et nous fûment considérés comme perdus. Alors que nous naviguions dans quatre barges (qārib), seules les nôtres s'en sortirent. A l'arrivée en Sicile, nos souffrances en mer nous avaient tellement épuisés que nous fîmes incapables pendant tout un mois de manger du pain ou de comprendre ce que l'on nous disait.

L'auteur conclut qu'au vu de son état de santé et de celui de sa famille, il lui était impossible de poursuivre comme prévu son voyage vers l'Égypte[62].

Le récit d'un autre Tunisien des infortunes en mer mérite d'être présenté ici car il entendait inclure tous les navires quittant al-Mahdiyya pour l'Égypte au cours d'une saison.

> Pour votre information : l'activité maritime a été rare cette année, aussi bien sortante qu'entrante. Sortant d'ici : 14 navires ont embarqué le fret ; 4 d'entre eux sont retournés en Sicile [c'est-à-dire à Palerme], à savoir, deux appartenant à Ibn Jarwa [« la petite chienne »][63], la barge (qārib) du fils du Maître du Marché[64] et la barge du Nil (jarm) . Le navire du médecin a accosté à Tripoli [Libye], deux navires ont sombré, à savoir celui d'Abū Sa'id et celui du Bigleux[d]. Le bateau ('ushāri) du premier est sorti [de la mer][65]

59. TS 16.7, l. 5; TS 20.76, l. 28 (depuis Qayrawan), les deux référant à la même année ; TS 13 J 19, f. 20+(depuis al-Mahdiyya).
60. Al-Ghumūr, plaine, probablement l'une des petites îles entre la Tunisie et la Sicile. « Nettles » se traduit par *hryq* (*hurrayq*). Je me souviens avoir vu des fellahin couper les tiges tendres d'orties et autres au début du printemps et les avoir mangées (et les avoir moi-même goûtées). Le voyage décrit a certainement été entrepris au printemps.
61. Il n'est pas évident d'après le libellé de la lettre si ce nombre inclut les jours passés sur l'île ou non.
62. TS 13 J26, f. 10, l. 13-19.
63. Pour la lecture et la signification de ce mot tunisien, voir Beaussier, *Dictionnaire, s.v.*
64. « Maître du marché », orthographié ici : *Ṣāhib al-ṣūq*.
65. Sortir, notamment de la mer. *Kharaj* au sens d'atterrissage est extrêmement courant

> avec dix personnes qui ont relaté : nous avons quitté le bateau pendant qu'il coulait, mais d'autres gens disent : rien de tel. Tous ceux qui y avaient des expéditions écoutent ce que les gens disent. En ce qui concerne le navire du Bigleux, nous sommes restés sans nouvelles pendant deux mois après son départ d'ici et nous avons supposé qu'il avait atteint Alexandrie. Puis, une nuit, en arrivant dans les environs de Salqaṭa[66], il a été jeté contre la terre et s'est brisé. Une vingtaine d'âmes, femmes[67] et hommes, y périrent. Abū Ya ʿqūb Ibn Shāma est arrivé ici et a expliqué que l'endroit où ils ont sombré était sauvage et que le navire s'est écrasé contre les rochers. Ce fut un grand désastre pour beaucoup de gens, car de grosses expéditions coulèrent avec. Que Dieu récompense pleinement et rapidement ceux qui ont subi des pertes. Pour le reste des navires, nous n'avons aucune information jusqu'à présent. Que Dieu décrète qu'ils soient sains et saufs.

Ainsi, au cours de cette année-là, au moins 7 des 14 navires mis à la voile à al-Mahdiyya n'ont pas atteint leur destination Alexandrie[68].

Il y avait des catastrophes, qui entraînaient de grandes pertes pour les victimes, autres que les naufrages. On lit souvent qu'en raison du mauvais temps, les navires devaient retourner au port de départ. «Nous avons levé l'ancre et je suis resté en mer pendant quinze jours, désespérant pour ma vie, puis nous sommes retournés à Pharos»[69]. Après la fin de la saison maritime une seul [323] navire est arrivé à al-Mahdiyya avec le message que tous ceux qui avaient quitté Alexandrie pour la Tunisie avaient été contraints de faire demi-tour[70]. Une rumeur similaire parvint en Tunisie une autre année[71]. Même à partir de la côte syro-palestinienne, les navires étaient parfois incapables d'arriver à Alexandrie et devaient remonter au nord jusqu'à Tripoli[72]. Un tel changement était souvent catastrophique pour le commerçant concerné, car il perdait ainsi toute une saison commerciale. De plus, les droits de douane payés n'étaient pas remboursés ; ni les frais de

dans la langue utilisée sur l'océan Indien. Pour la Méditerranée, je l'ai rencontré ici pour la première fois. Le bateau avait atterri quelque part, mais pas à al-Mahdiyya.

66. Peut-être identique à *Salyāṭa*, localité de la province de Catane en Sicile à l'époque arabe, qui depuis a disparu sans laisser de trace, voir Amari, *Musulmani di Sicilia*, III, 799, n. 1.
67. Les femmes de cette époque avaient moins de possibilités de voyager que les hommes. Par conséquent, l'auteur souligne que les femmes sont également mortes dans ce naufrage.
68. TS 10 J 9, f. 18. La lettre est adressée à Barhūn b. Musa b. Barhūn Tāhertī, décédé peu après 1057
69. TS 13 J 17, f. 2*v*, l. 1-2 *. Le dernier mot de la ligne n'est pas entièrement conservé et semble être lil-manā(ra), "à Pharos." Il n'y a aucun doute sur le sens de la phrase puisque la lettre vient d'Alexandrie.
70. TS 10 J 9, f. 3, l.3-4.
71. Bodl. MS Heb. d 65 (Cat. 2877), f. 17, l. 12-13.
72. TS 12.335*v*, l.13-14.

transport – ou plutôt ceux des frais payés avant le voyage. De plus, les vivres coûteux étaient soit épuisés, soit gâchés[73].

Pire encore était le cas tout aussi fréquent des navires obligés par des vents défavorables ou d'autres conditions météorologiques de faire escale dans un port autre que celui de leur destination — expérience désagréable qui n'est pas inconnue de l'homme moderne, quant au transport aérien. Il existe cinq cas de ce genre dans le compte-rendu d'al-Mahdiyya qui vient d'être cité. On y lit que des bateaux étaient forcés de mouiller à Tarse, en Asie Mineure, au lieu de Chypre ; à Tripoli, en Libye, au lieu de la Sicile ; à al-Mahdiyya au lieu de Tripoli; en Tunisie au lieu de l'Egypte (venant de Sicile), et ainsi de suite. Le navire apportant la nouvelle du cas mentionné en dernier avait été lui-même dirigé vers la côte tunisienne, mais avait réussi à changer de cap et était arrivé à Alexandrie avant tous les autres navires de Palerme, d'al-Mahdiyya et de Tripoli[74]. De telles mésaventures arrivaient même à des vaisseaux naviguant autour du delta du Nil, comme le bateau qui faisait route d'Alexandrie à la ville voisine de Rosette qui dut se réfugier dans la baie d'Aboukir[75]. Même lorsqu'un navire n'était pas poussé vers une côte hostile, un tel changement signifiait souvent une grande perte pour les voyageurs, car, comme l'expliquent les archives, les marchandises qui avaient un bon marché dans le port de destination ne pouvaient pas du tout être vendues à l'endroit où le hasard avait jeté le navire.

Pendant une violente tempête, les marins du Moyen Age avaient recours à l'expédient onéreux du délestage, bien connu des lecteurs de la Bible à l'endroit du livre de Jonas 1: 5[e]. La pratique était si courante qu'un voyageur, félicité d'être arrivé sain et sauf, se voyait demander si une partie de la cargaison avait été jetée par-dessus bord. Dans un appel émouvant à une congrégation, écrit en hébreu sur un morceau de vélin, un pèlerin de Jérusalem originaire d'Europe rapporte qu'il a perdu toutes ses affaires en les jetant[76]. Un navire dont le nom est mentionné à plusieurs reprises dans les archives de la Geniza a à une occasion largué cent balles, dont deux appartenaient à l'auteur de la lettre mentionnant l'incident (et n'y consacrant pas plus d'une ligne sur quatre-vingt-quatre)[77].

73. Droits de douane, frais et vivres perdus : TS 10 J 16, f. 15, l. 9-10, *India Book* 222, envoyés d'Alexandrie. Autres cas in *Nahray*.
74. Philadelphia, University Museum E 16522*; Bodl. MS Heb. a 3 (Cat. 2873), f. 9,l. 15*; ibid., a 3, L 26v, ll. 1, 3*; ibid., c 28 (Cat. 2876), f. 50, lh 32-37.
75. Bodl. MS Heb. d 66 (Cat. 2878), f. 54.
76. TS I2.386V, l. 5+. Jerusalem pilgrim : PER H 17B.
77. Bodl. MS Heb. b 3 (Cat. 2806), f. 19,l. 8, *Nahray* 7.

Il n'est donc pas étonnant que les gens aient essayé de se protéger par la magie des caprices d'une mer agitée. Il existe des formules de ce genre dans la Geniza du Caire et, comme il fallait s'y attendre, elles ne diffèrent pas beaucoup de celles existant dans les sources littéraires ou documentaires musulmanes. Car la superstition transcende les frontières des communautés religieuses. Une instruction, manuscrite du XI^e^ siècle [324], contient des «saints noms» à inscrire sur un récipent de terre qui, jeté à la mer, calmerait ses eaux tempétueuses[78]. Le personnage du maître des «saints noms» devait être familier aux marins de cette époque, car il a été immortalisé dans les *maqāmas* du poète persan-arabe Badīʿ al-Zamān al-Hamadhānī (mort en 1007)[f] et de son imitateur hébreu espagnol Judah al-Harīzī (vers 1215)[g]. La maqāma est une forme littéraire comparable à la nouvelle moderne, mais contrairement à cette dernière, elle est écrite en prose rimée dans un style élaboré et spirituel, rempli d'allusions et, en règle générale, a pour héros un lettré itinérant, qui réussit sous les prétextes les plus extravagants à soutirer de l'argent aux gens. La 38^e^ maqāma d'Al-Harīzī – qui rappelle fortement la 23^e^ de Hamadhānī, appelée «L'Amulette» – décrit très bien une tempête en mer et l'âpre désespoir de tous les passagers, sauf un. Quand la tempête se calma sans mal pour personne, l'homme, resté tout le temps calme, fut pressé par les autres d'expliquer son comportement étrange. Avec une grande solennité, il leur confia qu'il n'avait rien à craindre, possédant, à ses dires, un «livre de remèdes», contenant des formules magiques pour toutes les situations de la vie, y compris le danger des «anges de mer»; il était prêt à vendre des «saints noms», pour une pièce d'or chaque, et avant la fin du voyage, il avait récolté une belle somme d'argent. Une vieille connaissance, l'ayant reconnu, comprit que tout cela était de la fumisterie, mais s'abstint de le dire. Ces maqāmas montrent que tout le monde n'était pas prêt à compter sur la magie, malgré son utilisation apparemment répandue, pour être sauf en mer[79].

On a fourni certaines données sur la vitesse à la voile des navires au Moyen Age et la durée des voyages, et il y en a plus dans les documents de la Geniza. Pour la commodité du lecteur, les données collectées jusqu'à présent sont regroupées dans un tableau à la fin de cette section[80]. On peut supposer qu'en règle générale, le nombre de

78. TS Box K 1, f. 117. Cf. l'«adjuration de la mer» in W. Hoenerbach, *Spanisch-islamische Urkunden aus der Zeit der Nasriden und Moriscos herausgegeben und übersetzt.* M.103 Taf. (Berkeley and Los Angeles, 1965), p. 358-360,

79. *Iudae Harizii Macamae*, ed. P. de Lagarde (Hannover, 1924), p. 145-147.

80. Données sur la durée des voyages en mer: 1. Bodl. MS Heb. d 74, f. 41 *.2. TS Arabic Box 54, f. 66*v*, 11. 3-8 (15 mai 1235). 3. TS 8 Ja 1, f. 5. 4. TS 13 J 17, f. 11,1. 21 *. 5. TS 8 J 20, f. 2v, 1. 6. 6. TS Box 8, f. 103*v*, 1. 34. Il s'agit d'un énorme récit écrit

jours passés en mer n'était indiqué que lorsqu'il y avait une raison spéciale de le faire. Le voyage de 13 jours de Palerme ou d'al-Mahdiyya à Alexandrie était rapide (n° 8) et celui de 17 jours était bon (n° 7), tandis qu'un voyage de 25 jours comprenait une escale à Tobrouk (n° 10). Une traversée de 35 jours était excessivement lente et elle est donc mentionnée, bien que sans commentaire (n° 9); rester 50 jours entre la Sicile et l'Egypte était absolument exceptionnel et s'explique par des conditions météorologiques particulièrement affreuses (n° 5). L'étudiant en littérature arabe se souvient du voyage d'Ibn Khaldun de Tunis à Alexandrie en 1382 qui a duré 45 jours[81]. On peut connaître les conditions normales d'après le numéro 11 : un commerçant d'al-Mahdiyya envoyant une cargaison au Caire par bateau s'attendait à ce qu'elle n'arrive pas à destination au-delà d'un mois après avoir été expédiée. Puisque le voyage d'Alexandrie au Caire prenait environ 5 jours et que le transfert de la cargaison d'un bateau sur mer à un bateau sur le Nil impliquait aussi un certain retard, une moyenne de 20 jours devait être le temps maximum normalement prévu par un voyageur sur [325] la route maritime entre la Tunisie ou la Sicile et l'Egypte.

à Palerme, comme le prouvent les noms des personnes qui y sont mentionnées et d'autres détails. La lettre a été envoyée à Abû Zikrī Hayyīm b. ʿAmmār, un notable et représentant des commerçants palermitains. 7. TS 13 J 19, f. 20,1. 8 *. 8. TS 13 J 28, f. 9,11. 5-6 *. 9. TS NS J 291,11. 2-3. 10. TS 13 J 15, f. 9, 1. 8, *Nahray* 61. 11. TS 12.250, 1. 15 *. La lettre a été envoyée le 20 avril (fin juillet ou début août). 12. TS 10 J 9, f. 9,11. 6-7 *. 13. TS 13 J 15, f. 26,11. 3-5. Le navire qui fuit: ʿamal ʿalaynā al-markab al-mā'. 14 = no. 3. 15. TS 16,54 *. 16. ENA 151 (2557) **. 17. TS 13 J 26, f. 10,11. 13-19. 18. TS 10 J 20, f. 4, 11. 5-6.19. TS 12.241 *. 20. TS 13 J 36, f. 6,1. 4.

81. Ibn Khaldūn, *Muqaddimah* (voir n. 45, ci-dessus), I, Introduction, p. lviii.

NdT

a *Nahray ben Nissim* (ca. 1025-1098), surnommé Abū Yahyā, était un marchand nord-africain et un chef communautaire. Plus de 350 lettres, notes, et comptes provenant de la Geniza cairote lui sont adressés ou sont directement de sa main, constituant le plus grand corpus documentaire de la Geniza concernant un seul individu. Né vers 1025 et descendant d'un chef (*nagid*) de la communauté kairouanaise, Nahray émigra en Egypt vers 1040, où he entered the patronage of his relative Barhūn b. Ishaq Tahertī. Au centre d'un réseau de commerçants exerçant en Méditerranée…→

b *Dénia*, en valencien (Denia en castillan), est une commune d'Espagne de la province d'Alicante dans la Communauté valencienne. L'origine du nom est ibérique, probablement *Dinium*, que les Romains transcrivirent *Dianum*, puis les musulmans *Daniya*.→

c *Ramleh* est fondée en 716 par le calife omeyyade Sulayman. C'est la seule ville de Palestine construite de toutes pièces par les Arabes. Elle servit de capitale administrative pour la région sous les omeyyades et les abbasides. Grâce à sa situation au croisement des routes entre Jérusalem et Jaffa, et entre l'Égypte et Damas, la ville fut prospère jusqu'à l'époque des Croisades. Au sein de la communauté juive, elle est désignée par les noms de Gath, Gath-Rimmon ou Ramathaim-Zophim car elle est identifié à ces villes bibliques. Au XI^e^ siècle, l'académie de Jérusalem fut temporairement transférée à Ramleh. La ville abrita des communautés juives rabbanites et karaites. Elle subit un raid des Bédouins en 1025, et deux tremblements de terre en 1033 et en 1067. Le second aurait fait 25000 morts. Les Croisés s'emparèrent de la ville en 1099. Elle fut le centre de la seigneurie de Rama pendant les Croisades. Benjamin de Tudèle visita la ville en 1170-1171; les communautés juives furent alors dispersées. Ramleh fut attaquée par les Musulmans au cours de XII^e^ siècle et XIII^e^ siècle. Après avoir été prise par le sultan Baybars, elle retrouva son statut de capitale régionale. Au XIV^e^ siècle, c'était la plus grande ville de Palestine. Elle déclina sous la domination ottomane.→

d *Ahwal* traduit par Goitein *Squint-eyed* (surnom comme nom de famille. Il s'agit du fameux Ahwal (qui devait le surnom de louche à ses yeux bigles) sous le califat de Hârün Rasïd ou de Ma'mün inventeur de la calligraphie la plus menue jamais inventée en terre d'Islam (Ragheb, Youssef. *Les messagers volants en terre d'Islam*. N^elle^ éd. Pans : CNRS Éditions, 2002. p. 147-148).→

e 01 LA PAROLE DU SEIGNEUR fut adressée à Jonas, fils d'Amittaï :
02 « Lève-toi, va à Ninive, la grande ville païenne, et proclame que sa méchanceté est montée jusqu'à moi. »
03 Jonas se leva, mais pour s'enfuir à Tarsis, loin de la face du Seigneur. Descendu à Jaffa, il trouva un navire en partance pour Tarsis. Il paya son passage et s'embarqua pour s'y rendre, loin de la face du Seigneur.
04 Mais le Seigneur lança sur la mer un vent violent, et il s'éleva une grande tempête, au point que le navire menaçait de se briser.
05 *Les matelots prirent peur ; ils crièrent chacun vers son dieu et, pour s'alléger, lancèrent la cargaison à la mer*. Or, Jonas était descendu dans la cale du navire, il s'était couché et dormait d'un sommeil mystérieux. →

f *Ahmad Al-Hamadhânî*, surnommé Badi' al-Zamân, « le Prodige du Siècle », est un écrivain et épistolier arabo-persan né à Hamadan en 967, 968 ou 969 et mort à 40 ans, à Hérat en 1007. Il est l'inventeur du genre littéraire de la maqâma .→

g *Juda al-Harizi* est un poète, traducteur et rabbin du Moyen Âge d'expression hébreue et arabe, né à Tolède vers 1165 et mort à Alep en 1225. →